

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA ŠPORT  
Športna vzgoja

# **GORSKO KOLESARJENJE, RAZVIJAJOČA SE ŠPORTNO-REKREATIVNA DEJAVNOST**

DIPLOMSKO DELO

MENTOR:

doc. dr. Matej Majerič, prof. šp. vzg.

RECENZENT

prof. dr. Stojan Burnik, prof. šp. vzg.

Avtor dela  
LUKA POSAVEC

Ljubljana, 2014

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju doc. dr. Mateju Majeriču za strokovno pomoč pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi staršem in sestri, ki so mi ves čas študija stali ob strani in me spodbujali.

**Ključne besede:** gorsko kolesarstvo, oprema, vožnja v naravnem okolju, zakonodaja, vplivi na okolje, konflikt, razvijanje turizma

## **GORSKO KOLESARJENJE, RAZVIJAJOČA SE ŠPORTNO-REKREATIVNA DEJAVNOST**

**Luka Posavec**

### **IZVLEČEK**

Gorsko kolesarstvo postaja v Sloveniji športno-rekreativna dejavnost, s katero se ukvarja vedno več ljudi. Pri tej dejavnosti so udeleženci v stiku z naravo, aktivnost vpliva na njihove motorične in funkcionalne sposobnosti in ima pozitiven vpliv tudi na telesno in duševno zdravje. Problem te športno-rekreativne dejavnosti nastane takoj, ko se gorski kolesar pojavi v naravnem okolju, saj ima po prepričanju mnogih gorsko kolesarjenje negativne vplive na okolje. V Sloveniji je od leta 1995 vožnja v naravnem okolju urejena z Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, junija 2014 pa je Državni zbor RS soglasno sprejel novelo Zakona o ohranjanju narave. Namen zakona je, da se tudi v naravnem okolju vožnja omeji le na prometno infrastrukturo, vožnja izven cest pa v celoti prepove in ustrezno kaznuje, pri čemer je glavni cilj, da se preprečijo škodljive posledice vožnje z vozili na motorni pogon in lasten pogon na neutrjenih površinah.

Poseben problem predstavljajo tudi nasprotja med kolesarji in drugimi uporabniki naravnega okolja. V Sloveniji še ni bilo narejene študije dejanskega vpliva kolesarjev na površje, ki se ga lahko primerja s pohodniki in ostalimi udeleženci v naravnem okolju. Študija bi morala vsebovati različne spreminjajoče dejavnike, kot so različni tipi podlage, vremenski vplivi in naklon. Večina študij o vplivu gorskih kolesarjev in ostalih udeležencev na prst, vegetacijo, vodo in živali v naravnem okolju je bilo opravljenih v ZDA in Avstraliji, s katerimi so dokazali, da gorski kolesarji in pohodniki bistveno ne vplivajo na naravno okolje. Študija, ki je potrdila, da gorski kolesarji s svojo dejavnostjo nimajo večjega vpliva na živali kot ostali udeleženci v naravnem okolju, je bila narejena v Oberlandu v Švici.

Slovenija ima zaradi izredne konfiguracije terena in turistične infrastrukture dobre možnosti za razvoj gorskokolesarskega turizma. Z gradnjo novih kolesarskih poti in kolesarskih parkov bi lahko povečali turistično ponudbo in tako omogočili razvoj gorskokolesarskega turizma, ki bi privabljal tako domače kot tuje goste.

V diplomskem delu smo uporabili deskriptivno metodo, pomagali smo si z domačimi in tujimi viri iz različnih medijev. Na osnovi pregleda obstoječe literature smo ugotovili, da ima gorsko kolesarstvo podoben vpliv na naravno okolje kot pohodništvo in druge podobne športno-rekreativne dejavnosti. S pregledom različnih virov smo prišli do zaključka, da so v tujini gorskemu kolesarstvu bolj naklonjeni kot v Sloveniji. V tujini se lastniki zemljišč povezujejo z lokalno skupnostjo in sodelujejo pri načrtovanju kolesarskih poti po zasebnih zemljiščih, ker se zavedajo, da predstavlja gorsko kolesarstvo pomemben del turistične ponudbe. V Sloveniji je miselnost lastnikov zemljišč drugačna, saj mnogi med njimi svoja zemljišča ograjujejo.

V zaključku diplomskega dela smo predlagali še nekaj možnosti rekreativnih dejavnosti za aktivno preživljanje počitnic, kjer smo vključili nekaj zahtevnejših gorskokolesarskih tur in tudi take, ki so primerne za otroke.

**Key words:** mountain biking, equipment, riding in natural environment, legislation, influence on environment, conflict, developing of tourism

## **MOUNTAIN BIKING, DEVELOPING RECREATIONAL SPORT ACTIVITY**

**Luka Posavec**

### **ABSTRACT**

Mountain biking is becoming a recreational sports activity, which is attracting ever more people. It offers people a possibility to spend time in nature, positively influences motoric and functional abilities, and improves physical and mental health. A problem in connection with mountain biking arises when a mountain biker appears in a natural environment since many people claim that this activity negatively impacts on environment. Since 1995 driving in a natural environment in Slovenia is ordered with Regulation on the prohibition driving vehicles in the natural environment and the amendment act to the Nature Conservation Act was accepted in June 2014 by the National Assembly. The aim of the mentioned act is to limit driving in a natural environment to the existing infrastructure, thus preventing and adequately penalising driving outside this infrastructure. Harmful consequences of driving with power-driven vehicles and self-propelled vehicles on unfortified terrain should be omitted with these acts.

Disputes between bikers and other trail users cause a particular problem. A study comparing the environmental impact of bikers and other outdoor users in Slovenia has not been conducted yet. The study should include various changeable factors, such as different types of terrain, the influence of climate, and terrain inclination.

Due to the terrain configuration and good tourism infrastructure, Slovenia has excellent possibilities for the development of mountain biking tourism. By building new trails and bike parks much more could be offered to tourists coming to our country, consequently preventing mountain bikers to leave our country.

A descriptive method based on domestic and foreign sources was used in the thesis. According to my research, mountain biking has a similar impact on the natural environment as hiking and other recreational sports activities. It can also be concluded that mountain biking is not as well received in Slovenia as in some other countries.

Different possibilities for activity holidays are included in the final paragraph of my study, together with both demanding mountain bike tours and those suitable for children.

## KAZALO

1 UVOD .....	1
1.1 NAMEN .....	3
1.2 CILJI IN HIPOTEZE .....	3
1.3 METODE DE LA .....	4
2 JEDRO .....	5
2.1 ZGODOVINA KOLESARSTVA .....	5
2.2 OPREMA GORSKEGA KOLESARJA .....	10
2.3 ZAKONSKI PREDPISI, KI VELJAJO ZA GORSKO KOLESARSTVO V SLOVENIJI .....	15
2.3.1 UREDBA O PREPOVEDI VOŽNJE Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU .....	15
2.4 VPLIVI GORSKEGA KOLESARSTVA NA OKOLJE .....	19
2.4.1 UGOTOVITVE O VPLIVIH GORSKIH KOLESARJEV NA NARAVNO OKOLJE .....	21
2.5 RAZLIČNI POGLEDI UPORABNIKOV NARAVNEGA OKOLJA NA GORSKO KOLESARSTVO .....	22
2.5.1 PRIPOROČILA GORSKIM KOLESARJEM .....	23
2.6 GORSKO KOLESARSTVO V TUJINI .....	25
2.6.1 AVSTRIJA .....	25
2.6.2 ITALIJA .....	26
2.6.3 ŠVICA .....	27
2.6.4 NEMČIJA .....	27
2.6.5 RAZMIŠLJANJE IN MNENJE .....	28
2.7 RAZVIJANJE KOLESARSKEGA TURIZMA .....	29
2.7.1 UREDITEV IN REGISTRACIJA POTI ZA GORSKO KOLESARSTVO .....	29
2.7.2 KRANJSKA GORA Z OKOLICO .....	30
2.7.3 SRNJAK .....	31
2.7.4 VOŠCA IN BLEKOVA PLANINA .....	33
2.7.5 TROMEJA .....	34
2.7.6 KRNIC A .....	36
2.8 MOŽNOSTI ZA RAZVOJ GORSKEGA KOLESARSTVA V SLOVENIJI .....	38

3 SKLEP .....	40
4 VIRI .....	42
4.1 VIRI SLIK .....	46

## KAZALO SLIK

<i>Slika 1.</i> Žagarski vrh (osebni arhiv). .....	1
<i>Slika 2.</i> Celerifere (»Who Invented the Bicycle?«, 2014). .....	5
<i>Slika 3.</i> Velociped (»The History of the Folding Bike«, 2014). .....	5
<i>Slika 4.</i> Kolo včasih (»The Bicycles of the 1800's«, 2014). .....	9
<i>Slika 5.</i> Kolesar včasih (»A Quick History of Bicycles«, 2014). .....	9
<i>Slika 6.</i> Kolo, že podobnejše današnjemu (»A Quick History of Bicycles«, 2014). .....	9
<i>Slika 7.</i> Kolo za kros (»Orbea Alma S10 Hardtail Bike 2012«, 2014). .....	10
<i>Slika 8.</i> Turno oziroma vsegorsko kolo (»New Mountain Bikes«, 2014). .....	11
<i>Slika 9.</i> Kolo za slog proste vožnje oziroma »freeride« (»Specialized SX Trail I Bike«, 2014). ..	11
<i>Slika 10.</i> Merjenje višine razkoraka (»Kako izbrati pravo velikost kolesa?«, 2014). .....	12
<i>Slika 11.</i> Kolesarska majica (»Castelli Majica Free«, 2012). .....	13
<i>Slika 12.</i> Kolesarska čelada (»Kolesarska čelada Aero X511«, 2014). .....	13
<i>Slika 13.</i> Rokavice (»Moške kolesarske rokavice Extreme Gel Glove«, 2014). .....	13
<i>Slika 14.</i> 29-colsko gorsko kolo (»2011 Orbea Alma 29er S Team«, 2014). .....	14
<i>Slika 15.</i> Kolesarjenje v naravnem okolju (»Odmevi gorskih kolesarjev: »Še naprej bomo v ilegali!«, 2014). .....	15
<i>Slika 16.</i> Kolesarjenje po makadamski cesti (Guitar, 2010). .....	17
<i>Slika 17.</i> Letak Planinske zveze Slovenije (»Kršitev? Ukrepajte TAKOJ!«, 2011). .....	22
<i>Slika 18.</i> Die Silvretta Arena Tirol (»Mountainbiken in Tirol«, 2014). .....	25
<i>Slika 19.</i> Dolomiti (»DEAR BIKE FRIEND, WELCOME IN THE DOLOMITES!«, 2014). .....	27
<i>Slika 20.</i> Oberstdorf (»Bike-Tour durch`s Oberallgäu«, 2014). .....	28
<i>Slika 21.</i> Kranjska Gora (»KRANJSKA GORA«, 2014). .....	31
<i>Slika 22.</i> Gostilna Srnjak (»Gostilna Srnjak«, 2014). .....	32
<i>Slika 23.</i> Zemljevid poti na Srnjak ( <a href="http://www.bikemap.net/sl/route/2666247-kranjska-gora-srnjak/#gsc.tab=0">http://www.bikemap.net/sl/route/2666247-kranjska-gora-srnjak/#gsc.tab=0</a> ). .....	32
<i>Slika 24.</i> Blekova planina (»Blekova planina«, 2014). .....	33
<i>Slika 25.</i> Zemljevid poti na Vošco in Blekovo planino ( <a href="http://www.bikemap.net/sl/route/2666272-kranjska-gora-vosca-blekova-planina/#gsc.tab=0">http://www.bikemap.net/sl/route/2666272-kranjska-gora-vosca-blekova-planina/#gsc.tab=0</a> ). .....	34

<i>Slika 26.</i> Tromeja (Premerl in Premerl, 2014).....	35
<i>Slika 27.</i> Zemljevid poti na Tromejo ( <a href="http://www.bikemap.net/sl/route/2666328-kranjska-gora-ratece-tromeja/#gsc.tab=0">http://www.bikemap.net/sl/route/2666328-kranjska-gora-ratece-tromeja/#gsc.tab=0</a> ).....	35
<i>Slika 28.</i> Krnica (»KRNICA – KOČA V KRNICI«, 2014).....	36
<i>Slika 29.</i> Zemljevid poti v Krnico ( <a href="http://www.bikemap.net/sl/route/2666342-kranjska-gora-krnica/#gsc.tab=0">http://www.bikemap.net/sl/route/2666342-kranjska-gora-krnica/#gsc.tab=0</a> ).....	37



## 1 UVOD

Kolesarjenje v Sloveniji velja za enega od športov, s katerim se ukvarja vedno več ljudi. Pri tej športno-rekreativni dejavnosti so udeleženci v stiku z naravo, aktivnost vpliva na motorične in funkcionalne sposobnosti udeležencev, prav tako pa ima pozitiven učinek na telesno in duševno zdravje. Ker predstavlja kolesarjenje zdrav način življenja, stik z naravo in tudi druženje, dobiva pomembno mesto v vsakdanjem življenju, v prostem času, vse več pa je tudi ljudi, ki kolesarjenje vključijo v preživljanje aktivnih počitnic. V zadnjem času postaja vedno bolj priljubljen način rekreacije in preživljanja prostega časa gorsko kolesarjenje (slika 1), ki je obenem pomembna turistična panoga v zelo hitrem razvoju. Pri gorskem kolesarjenju gre mnogokrat za umik iz urbanega okolja v naravo, ki nam omogoča duševno sprostitev.



*Slika 1. Žagarski vrh (osebni arhiv).*

Problem te športno-rekreativne dejavnosti nastane takoj, ko gorski kolesar kolesari v naravnem okolju. Vožnja s kolesom po planinskih in gozdnih poteh je po slovenski zakonodaji omejena, ker prevladuje mnenje, da vožnja s kolesi predstavlja bistveno večjo nevarnost okolju kot vpliv katere od podobnih oblik rekreacije, npr. pohodništva. Brez dvoma ukvarjanje z rekreacijo v naravi vpliva na spremembo okolja.

Veljavna Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Ur. l. RS št. 16/95) iz leta 1995 v prvem členu prepoveduje voziti, ustavljeti, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni pogon in s kolesi v naravnem okolju. Hkrati prvi člen te Uredbe tudi natančno definira naravno okolje. Državni zbor RS je 12. 6. 2014 sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave. Namen zakona je, da se v naravnem okolju vožnja z vozili na motorni pogon in drug lasten pogon omeji le na prometno infrastrukturo, vožnja izven cest pa v celoti prepove in ustrezno kaznuje, pri čemer je glavni cilj, da se preprečijo škodljive posledice vožnje z vozili na motorni pogon in lasten pogon na neutrjenih površinah.

Marion in Wimpey (2007) sta v članku *Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices* razdelila vplive na naravo, ki jih povzroča človek s svojim športnim udejstvovanjem, v štiri kategorije: vpliv na vegetacijo, vpliv na prst, vpliv na kvaliteto vode in vpliv na živali. Zakonski akti in predpisi določajo, kje in pod kakšnimi pogoji je dovoljeno kolesarjenje na planinskih poteh.

Poudariti je treba, da vsi obiskovalci narave, tudi sprehajalci in pohodniki, predstavljajo vpliv na naravo. V družbi obstaja dogovor o tem, kaj je še sprejemljiva oblika vpliva na naravo in kaj ne. Planinska hoja je sprejemljiva, prav tako so sprejemljive tudi ostale oblike obiskovanja naravnega okolja, ki so primerljive s planinsko hojo. Številne študije, narejene v tujini, in praksa kažejo, da je gorsko kolesarstvo glede vpliva na naravo primerljivo s planinsko hojo, v določenih primerih pa celo manj škodljivo. Obe dejavnosti povzročata bistveno manjši vpliv na naravo kot motorizirane aktivnosti ali ježa (Burnik, Petrovič, Gratej, Zubin in Jereb, 2012).

V Sloveniji še ni bilo narejene študije dejanskega vpliva kolesarjev na površje, ki se jo lahko primerja s pohodniki. Študija bi morala vsebovati različne spreminjajoče dejavnike, kot so raznovrstni tipi podlage, vremenski vplivi in naklon. Za boljši pregled bi moral biti vzorec kolesarjev in pohodnikov vedno enak in zajet na enako velikem testnem območju. S pridobljenimi rezultati bi dobili natančnejšo sliko, kako kolesarji in pešci dejansko vplivajo na površje, v kakšnih razmerah, na kakšni podlagi in na kakšnem naklonu povzročajo največ škode. Taka študija bi lahko bila tudi podlaga za zakon, ki prepoveduje vožnjo povsod, razen tam, kjer je to dovoljeno, namesto da bi dovoljeval vožnjo povsod, razen tam, kjer je to izrecno prepovedano (Drofenik, 2012). Večina študij o vplivu gorskih kolesarjev in ostalih udeležencev na prst, vegetacijo, vodo in živali v naravnem okolju je bilo opravljenih v ZDA in Avstraliji, s katerimi so dokazali, da gorski kolesarji in pohodniki bistveno ne vplivajo na naravno okolje. Študija, ki je potrdila, da gorski kolesarji s svojo dejavnostjo nimajo večjega vpliva na živali kot ostali udeleženci v naravnem okolju, je bila narejena v Oberlandu v Švici.

Pravila vedenja gorskih kolesarjev določa Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni list RS 16/95). 12. 6. 2014 je bil v Državnem zboru RS sprejet Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave, ki odpravlja nekatere administrativne ovire, večja učinkovitost pri varovanju narave in ureja tudi vožnjo z motornimi vozili in kolesi v naravnem okolju.

Ker je gorsko kolesarstvo v Sloveniji z zakonom bolj omejeno kot v tujini, ima kot turistični proizvod majhne možnosti za hiter razvoj. Mnoge evropske države vlagajo v razvoj gorskokolesarskih poti in mrež precej več denarja kot Slovenija, doseženi pa so tudi sporazumi med lastniki zemljišč in lokalno skupnostjo. Slovenija ima zaradi svoje lege in konfiguracije terena izredne možnosti za razvoj gorskokolesarskega turizma, vendar lastniki zemljišč mnogokrat zavirajo njegov razvoj z zapiranjem poti na svoji zemlji. Zato smo gorski kolesarji večkrat primorani iskati nove poti za dosego zelenega cilja. Res je, da imajo ekstremni gorski kolesarji v Sloveniji kar nekaj možnosti izvajanja te športno-rekreativne dejavnosti, saj imamo za njeni zvrsti, kot sta spust in »freeride« (kolesarjenje po zahtevnih terenih, kjer ni veliko drugih uporabnikov), že nekaj kolesarskih parkov, npr. Kranjska Gora, Maribor, Javornik in Kanin.

Večina gorskih kolesarjev je mnenja, da je nova zakonodaja v Sloveniji glede kolesarjenja v naravnem okolju prestroga, saj je večina gorskih kolesarjev že sedaj za svojo aktivnost uporabljala utrjene poti.

Gorski kolesarji se na svojih poteh večkrat srečamo tudi z drugimi uporabniki naravnega okolja in pri tem nemalokrat naletimo na njihovo neodobranje, očitajoče poglede in pripombe. Predvsem pohodniki se večkrat počutijo ogrožene, kljub temu da se kolesarji večinoma zavedamo, da imajo pohodniki prednost in se jim na poteh tudi umaknemo.

Ker Slovenija s svojim razgibanim terenom ustvarja idealne pogoje za razvoj gorskega kolesarstva, bi bilo treba temeljito preučiti, kako bi lahko izboljšali razvitost kolesarske infrastrukture.

## **1.1 NAMEN**

Namen diplomskega dela je predstaviti gorsko kolesarjenje širši množici ljudi, usmerjati udeležence kolesarjenja k primernemu odnosu do narave in drugih udeležencev rekreativnih dejavnosti ter podati nekatere predloge rešitev, ki bi pripeljale do zadovoljstva tako gorskih kolesarjev kot tudi ostalih, ki v istem prostoru izvajajo druge aktivnosti. Poleg tega želimo predstaviti tudi razlike med gorskim kolesarjenjem v Sloveniji in v nekaterih državah, kjer konfiguracija terena podobno kot v Sloveniji omogoča izvajanje gorskega kolesarjenja. Predstavili bomo tudi nekaj kolesarskih poti, ki so primerne za gorsko kolesarjenje, med njimi eno krajšo in manj zahtevno, ki je primerna za družine z otroki, ter tudi nekaj težjih in zahtevnejših kolesarskih tur. V našem delu se bomo osredotočili na gorsko kolesarjenje kot razvijajočo se športno-rekreativno dejavnost.

Ker ima aktivno preživljanje prostega časa vse večji pomen, se turistično razvite države odločajo za ponudbo storitev, ki vključujejo tudi športne aktivnosti. Ponudbe počitniških aranžmajev z vključenimi športnimi aktivnostmi lahko bistveno pospešijo razvoj turizma. V Sloveniji je število gorskih kolesarjev veliko, saj je bilo v zadnjih treh letih prodanih približno 100.000 koles, od tega polovica gorskih (Dekleva, 2011). Razvoj gorskega kolesarstva delno zavira zakonodaja, poleg tega pa ima Slovenija slabo razvito mrežo gorskokolesarskih poti. V Sloveniji je gorsko kolesarstvo v poletnem času najbolj razširjeno v zimskošportnih središčih (Kranjska Gora, Pohorje, Koroška ...), kjer smučarski centri v poletnih mesecih ponujajo kot športno-rekreativno dejavnost gorsko kolesarstvo. V turistični ponudbi teh krajev so tudi kolesarski parki z označenimi progami različnih težavnosti in prevoz s sedežnico ali gondolo na njihovo izhodišče.

Kljub zakonodaji, ki ni prijazna do gorskih kolesarjev, je v Sloveniji opaziti trend napredka pri razvijanju gorskokolesarskega turizma. Za njegov razvoj je brez dvoma treba vlagati v človeški kapital, treba je izobraževati ciljne uporabnike, vzdrževati poti in doseči sodelovanje in povezovanje na regionalni in nacionalni ravni.

## **1.2 CILJI IN HIPOTEZE**

V svojem diplomskem delu želimo poiskati odgovore na nekatera vprašanja, ki se pojavljajo pri izvajanju gorskega kolesarstva kot športno-rekreativne dejavnosti.

Cilji naloge so:

- predstaviti, po katerih poteh lahko gorski kolesarji kolesarijo v naravnem okolju glede na Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju iz leta 1995 in kaj za gorske kolesarje pomeni sprejem Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (ZON-C). Zakon je bil sprejet v Državnem zboru RS 12. 6. 2014, objavljen v Uradnem listu RS 23. 6. 2014, veljati pa je začel 8. 7. 2014;

- ugotoviti, ali je mogoče, da bi gorski kolesarji negativno vplivali na okolje in živalski svet v njem in na kakšen način;
- ali so gorski kolesarji res moteč dejavnik v naravi in vzrok za različne konflikte, ki nastanejo med njimi in drugimi udeleženci v naravi;
- kako je gorsko kolesarstvo v primerjavi s Slovenijo urejeno v nekaterih drugih državah, kjer je pomembna panoga športnega turizma;
- kakšne so možnosti, da bi gorsko kolesarstvo postalo množična športno-rekreativna dejavnost in kako ga približati različnim ciljnim skupinam (družinam z otroki ...).

### **1.3 METODE DELA**

V diplomskem delu bomo uporabili deskriptivno metodo, pomagali si bomo z domačimi in tujimi viri iz različnih medijev, uporabili bomo tudi svoje lastne izkušnje. Na osnovi pregleda obstoječe literature bomo oblikovali določene ugotovitve in zaključke. Predlagali bomo tudi nekaj primerov poti, po katerih lahko vozijo gorski kolesarji.

## 2 JEDRO

### 2.1 ZGODOVINA KOLESARSTVA

Zgodovina kolesarstva se je začela vzporedno z razvojem kolesa (slike 4, 5, 6). Leta 1690 je Francoz Comte de Sivrac iznašel dvokolesno prevozno sredstvo, ki ga je človek poganjal z lastno močjo. Sivrac je to prevozno sredstvo poimenoval »celerifere« (slovensko »hitroidoči«) (slika 2), uporabnik tega prevoznega sredstva je izum porival z eno nogo, druga noga pa je počivala na hrbtišču, ki je povezovalo obe kolesi.



*Slika 2. Celerifere (»Who Invented the Bicycle?«, 2014).*

Prvi viden napredek v razvoju koles je bil narejen leta 1816, ko je nemški baron Karl von Drais javnosti predstavil kolo, ki je imelo sedež in sprednje vodljivo kolo (»Zgodovina kolesarstva«, 2013).

V drugi polovici 19. stoletja sta Francoza Pierre Marchaux in Pierre Lallement naredila pomemben mejnik pri zasnovi kolesa, ko sta zasnovala velociped (slika 3) z neposrednim pogonom preko pedal na veliko sprednje kolo. Značilnost tega kolesa je bilo zelo veliko sprednje kolo, ki je imelo premer tudi do 1,5 metra in zelo majhno zadnje kolo s premerom okrog 30 centimetrov. (Drofenik, 2012).



*Slika 3. Velociped (»The History of the Folding Bike«, 2014).*

Leta 1870 je James Starley ustanovil družbo Ariel in prvi izdelek je bilo kolo, ki so ga poimenovali Ariel. To kolo je imelo prestavo, kar je omogočilo dva obrata kolesa pri enem obratu pedala. Henry Lawson je štiri leta pozneje uvedel verižni pogon, poganjanje kolesa je tako postalo učinkovitejše, vožnja pa stabilnejša. Največja slabost tega kolesa so bile gumijaste pnevmatike, ki niso bile polnjene z zrakom, temveč z gumo, zato je bila vožnja s temi kolesi neudobna. To težavo je leta 1888 odpravil ustanovitelj družbe Dunlop John Boyd Dunlop, ko je patentiral pnevmatično kolo, ki je imelo pnevmatike, polnjene z zrakom. Tako je kolo postalo bolj stabilno, vožnja s temi kolesi pa je postala zelo priljubljena (»Zgodovina kolesarstva«, 2013).

Albert Pope, ameriški kočijaž, je leta 1876 obiskal prvi mednarodni sejem v ZDA, kjer so bila razstavljena tudi kolesa. Odločil se je, da bo začel uvažati kolesa iz Anglije, leta 1877 pa je začel sam proizvajati kolesa. Njegov model kolesa Kolumbija, ki je vseboval vse angleške izboljšave kolesa, dodal pa je tudi nekaj svojih, je leta 1893 postal najbolje prodajano kolo na svetu.

Leta 1880 je bila ustanovljena Zveza ameriških kolesarjev, katere glavni cilj je bilo spodbujati in promovirati rekreacijsko kolesarstvo, zavzemali so se za boljše urejene, varnejše ceste in prijazne zakone za kolesarje (»League of American Bicyclists«, 2014).

Priljubljenost kolesarstva ni naraščala samo v ZDA, temveč tudi v Evropi. Géo Lefèvre, novinar francoskega časopisa L'Auto, ki je predhodnik sedanjega dnevnega športnega časopisa L'Équipe, je svojemu uredniku predlagal, da bi izvedli dirko po Franciji. Ker so želeli povečati prodajo časopisa, so med 1. in 23. julijem 1903 organizirali prvi Tour de France, ki je imel le šest etap s skupno dolžino 2428 km. Etape so bile dolge, najdaljša med njimi, etapa Nantes–Pariz je bila dolga 471 km, najkrajša, med Toulosom in Bordeauxom pa 268 km. Dirke se je udeležilo 60 kolesarjev, končalo pa le 20. V tem času tekmovalci niso imeli ekip, ki bi jim na poti pomagale, v primerjavi z današnjim Tourom pa so kolesarji lahko vozili naslednjo etapo tudi, če niso dosegli cilja prejšnje etape. Skupni zmagovalec prve kolesarske dirke Tour de France je postal Maurice Garin, ki je dosegel čas 94 ur, 33 minut in 14 sekund (»Tour de France 1903«, 2013).

Danes je Tour de France najprestižnejša cestnokolesarska dirka, ki vedno poteka v mesecu juliju. Dirka je bila od leta 1903 na sporedu vsako leto, razen med obema svetovnimi vojnami, letos kolesarji vozijo dirko že stoprvič. Dirko Tour de France sestavlja 21 etap, najdaljša etapa je dolga 237,5 km, najkrajša 54 km, skupna dolžina Toura pa je 3660,5 km, cilj pa je v Parizu (»Parcours 2014«, 2014).

Italijani so sledili zgledu Francije in so 13. maja 1908 organizirali kolesarsko dirko Giro d'Italia. Emilio Camillo Costamagna, urednik časopisa La Gazzetta dello Sport, je v želji po višji nakladi organiziral dirko z osmimi etapami in skupno dolžino 2448 kilometrov. Prvi zmagovalec je bil Luigi Ganna. Tudi dirka po Italiji je bila organizirana vsako leto, razen med obema vojnami. Giro d'Italia, krajše Giro, je cestno kolesarska dirka, ki vsako leto poteka v treh tednih v maju. Po prestižu se uvršča ob bok dirkama Tour de France in španski Vuelti, vse tri dirke predstavljajo Veliki Tour (»Giro d'Italia«, 2014).

Vuelta, dirka po Španiji, je več let potekala že meseca aprila in za mnoge kolesarje je bil to pre zgodnji termin, zato so leta 1995 organizatorji predstavili termin dirke na september. Mnogi poznavalci kolesarstva so mnenja, da je Vuelta po udeležbi in odmevnosti že prehitela

italijanski Giro. Štart prve dirke je bil 29. aprila 1935 v Madridu, kjer se je na 3411 km dolgo pot po Španiji podalo 50 kolesarjev. Od skupno 14 etap je bilo kar 10 daljših od 250 km, prvi zmagovalec je postal Belgijec Gustave Deloor. Tudi dirka po Španiji je potekala v organizaciji časnika, ob bok Gazzetti in L'Equipeu se je postavil Diario Informaciones. Med letoma 1937 in 1940 dirke ni bilo, saj je v Španiji potekala državljanska vojna (»Šport – Zgodbe«, 2014).

V Sloveniji so se prva kolesa pojavila okrog leta 1880. V Ljubljani je bila leta 1887 ustanovljena prva kolesarska organizacija, Klub slovenskih biciklistov, nato pa leta 1895 še Zveza slovenskih kolesarjev. Kolesarstvo je bilo po prvi svetovni vojni ena izmed najbolj razširjenih športnih panog pri nas, leta 1930 je bilo v Sloveniji vsaj 22 kolesarskih klubov. Kolesa so se v Sloveniji pojavila približno istočasno kot drugod po Evropi, bila pa so znak prestiža, modno je bilo, da se bogati meščani vozijo s kolesom, kasneje pa je kolo postalo praktično in lahko prevozno sredstvo. Že takrat so se pojavili problemi, povezani s kolesarstvom, saj so po mnenju mnogih kolesarji plašili živali in ljudi, na cestah pa povzročali nered. Ker je bilo največ koles v Ljubljani, je bilo tam kolesarjenje tudi najbolj moteče, tako da je bilo kasneje kolesarjenje po nekaterih ljubljanskih ulicah omejeno. Leta 1896 je bil sprejet zakon, ki je v obliki cestnoprometnih predpisov določal obveznosti kolesarja na mestnih ulicah (»Kolesarstvo«, 2014).

O gorskem kolesarstvu kot športno-rekreativni dejavnosti, ki združuje naravo, spretnost, telesno pripravljenost, drznost in visoko tehnologijo, govorimo šele v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja (Šemrl, 2012). Glavno vlogo pri začetku tega športa naj bi imela kalifornijska skupina iz okrožja Marin, v kateri so bili Gary Fisher, Keith Bontrager, Joe Breeze idr. Kolesariti so začeli na starih predelanih kolesih Schwinn »clunker«, ki so imela boljše zavore in širše gume. Leta 1977 pa je Joe Breeze sestavil prvo kolo, ki je bilo namenjeno posebej za gorsko kolesarstvo in ga lahko poimenujemo gorsko kolo. Tom Ritchey je prvi izdelal pravi gorskokolesarski okvir, ki ga je prodajalo podjetje MountainBikes, kasneje imenovano Gary Fisher Bicycle Company. Z množično proizvodnjo gorskih koles so začeli leta 1981 s serijo Specialized Stumpjumper in leta 1982 s serijo Univega Alpina Pro. Tehnološki razvoj gorskih koles in opreme za gorsko kolesarstvo se je še nadaljeval. Tako je Paul Turner leta 1987 predstavil prvo polnovzmeteno kolo, ki je imelo sprednji in zadnji amortizer. Leta 1988 je Mike Sinyard predstavil prvo gorsko kolo, ki je imelo okvir iz karbonskih vlaken, leta 1993 pa je Horst Leitner razvil aktiven sistem neodvisnega vzmetenja. V naslednjih letih so bile predstavljene integrirane zavorno/prestavne ročke, kasneje tudi prve masovno proizvajane hidravlične disk zavore, razvili so revolucionarni notranji prestavni sistem štirinajstih zobnikov v zadnjem pestu, ki omogoča prestavno širino klasičnega 27-vrstnega menjalnika. Ustvarili so tudi SPV sistem vzmetenja, ki je omogočil nadaljnji razvoj lahkih koles enduro z veliko hoda (»Gorsko kolesarstvo«, 2014).

Tovarna Tribuna je bila prva tovarna koles v Sloveniji, ki jo je leta 1905 v Gorici ustanovil Fran Batjel, leta 1919 pa je tovarno preselil v Ljubljano. Naslednica tovarne Tribuna je tovarna koles Rog (»Zgodovina koles na Slovenskem«, 2014), ki je v Ljubljani s proizvodnjo koles začela leta 1953, izdelovali pa so različne modele. Zelo priljubljen model je bilo kolo Poni, ki je nastalo po zgledu italijanskih Graziell, Rogovi konstruktorji pa so ga z leti dopolnjevali in izboljševali. Poleg ponijev so v tovarni Rog izdelovali tudi tekmovalna, mestna in gorska kolesa, med otroškimi kolesi pa je bilo največje zanimanje za model BMX. Največ koles je tovarna Rog izdelala v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko je proizvodnja preseгла 300.000 koles, ki so jih izvažali tudi v ZDA (Jaklič, 2014). Tovarna Rog danes ne obratuje več.

Gorsko kolo ima v primerjavi s cestnim kolesom manjši in močnejši okvir. Značilnosti gorskega kolesa so tudi širše gume z globokim profilom in ravno ali dvignjeno krmilo, ki omogoča pokončnejšo držo. Običajno je gorsko kolo opremljeno s prednjim in zadnjim menjalnikom, ki kolesarju omogoča premagovati različne naklone in podlage. Zavore so zmogljivejše in omogočajo zaviranje kolesa v težjih pogojih. Z razvojem tehnologije vzmetenja, konec 80-ih let 20. stoletja, se je gorsko kolesarstvo začelo razvijati v več smereh, ki so pripeljale do različne opremljenosti koles, tako da jih danes ločimo v tri kategorije glede na vzmetenost:

- spredaj vzmeteno kolo, okvir brez zadnjega vzmetenja, pogosto s prednjo vzmeteno vilico,
- nevzmeteno kolo, s popolnoma togo prednjo vilico,
- polnovzmeteno kolo, kolo s prednjim in zadnjim vzmetenjem.

Prvo tekmovanje v gorskem kolesarstvu je bilo organizirano leta 1980 v kraju Marin County v Kaliforniji. Zaradi svoje atraktivne narave in velike mere adrenalina, ki je prisoten tako na strani tekmovalcev kot gledalcev, se je ta veja kolesarstva zelo hitro razširila po vsem svetu. Prvo državno prvenstvo v gorskem hitrostnem kolesarjenju, na katerem je zmagal Ned Overend, so organizirali leta 1985 v ZDA. Gorsko kolesarstvo – disciplina kros («cross country») je olimpijski šport od leta 2000, BMX pa od leta 2008 («Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX», 2014).

Prve članke o gorskem kolesarstvu je v Sloveniji v letih 1983 in 1984 objavljala revija Avto Magazin. Leta 1999 je Andrej Dekleva ustanovil prvi gorskokolesarski klub v Sloveniji, začel s spletnim glasilom »Bajkerski glasnik« in v letih 1999–2002 organiziral mariborski svetovni pokal v spustu.

K razvoju gorskega kolesarstva na Slovenskem je veliko pripomogel Marko Paternu, avtor vodnika »Strme kolesnice« iz leta 1997, v katerem je temeljito opisal 105 zahtevnih gorskokolesarskih tur, ki jih je s svojo ekipo prevozil v prvi polovici 90-ih let («Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX», 2014).

V Evropi in v svetu so bile ustanovljene različne organizacije, ki s svojim delovanjem skrbijo za razvoj kolesarstva.

14. aprila 1900 je bila ustanovljena Mednarodna kolesarska zveza (Union Cycliste Internationale – UCI), ki ima sedež v Aiglu v Švici. Ustanovile so jo nacionalne kolesarske zveze Belgije, Francije, Italije, Švice in ZDA. UCI je profesionalna organizacija in je krovni organ za organizacijo in klasifikacijo mednarodnih kolesarskih tekmovanj, ki poleg tega podeljuje licence kolesarjem ter razsoja v dopiškkih primerih.

Evropska kolesarska zveza (Union Europeenne de Cyclisme - UEC), s sedežem v Bruslju in ustanovljena leta 1983, pa je krovna organizacija večine kolesarskih organizacij (tudi neevropskih držav), ki se ukvarjajo s promocijo, razvojem kolesarstva kot ene izmed vej v prometnem sistemu («Kolesarstvo», 2014).

Leta 1988 je bilo v Kaliforniji ustanovljeno neprofitno združenje kolesarjev International Mountain Bicycling Association (IMBA) kot odgovor na omejevanje vožnje z gorskimi kolesi v naravi in združuje gorske kolesarje in organizacije iz 32 držav. Slovenska kolesarska mreža je



aprila 2014 postala polnopravna članica mednarodne gorsko kolesarske organizacije IMBA Europe (»International Mountain Bicycling Association«, 2014).

V Sloveniji je krovna kolesarska organizacija Kolesarska zveza Slovenije (KZS) in združuje društva, klube, organizacije in posameznike, ki se ukvarjajo s kolesarskim športom na območju Republike Slovenije ter se v KZS združujejo z namenom, da bi skupno izvajali naloge, pomembne za razvoj kolesarskega športa, za razvoj kolesarske dejavnosti na splošno, predvsem pa za razvoj slovenskih kolesarskih reprezentanc. Začetki organiziranega združevanja slovenskih kolesarjev segajo v konec 19. stoletja, ko je bil 18. decembra 1887 ustanovljen Klub slovenskih biciklistov (»Kolesarska zveza Slovenije«, 2014).



**Slika 6.** Kolo včasih (»The Bicycles of the 1800's«, 2014).



**Slika 4.** Kolesar včasih (»A Quick History of Bicycles«, 2014).



**Slika 5.** Kolo, že podobnejše današnjemu (»A Quick History of Bicycles«, 2014).

## 2.2 OPREMA GORSKEGA KOLESARJA

Prvo, na kar pomislimo pri opremi gorskega kolesarja, je kolo. To je najpomembnejši del opreme pri gorskem kolesarstvu, saj brez kolesa te športno-rekreativne dejavnosti preprosto ne moremo izvajati. Med opremo gorskega kolesarja štejemo še oblačila, zaščitno opremo, orodje, pripomočke in ostalo opremo.

Kolesarji, ki se redno ukvarjajo z gorskim kolesarstvom, imajo svoje lastno kolo, če pa se kdo s to dejavnostjo ukvarja zelo redko, se odpravi samo občasno na kakšen izlet ali se udeleži vodene ture, si lahko kolo tudi izposodi. Ne glede na to, ali imamo lastno kolo ali si ga izposodimo, mora biti kolo primerno kolesarju: velikost kolesa mora ustrezati telesnim meram kolesarja, kolo mora biti tehnično v brezhibnem stanju in dobro vzdrževano, primerno mora biti načinu vožnje in turi, ki jo izvaja kolesar, opremljeno mora biti s kvalitetnimi in vzdržljivimi deli.

Vsa gorska kolesa niso enaka, ločijo se glede na to, po kakšnem terenu vozimo in kakšen je naš stil vožnje. Gorska kolesa se delijo v štiri glavne kategorije:

- kolesa za kros (cross country oziroma XC),
- turna oziroma vsegorska kolesa («all mountain«),
- kolesa za »freeride« in spust.

Kolesa za kros (slika 7) so najprimernejša za kolesarjenje čez drn in strn, kjer je poudarek na vožnji v klanec. Teža teh koles je približno od 9 do 12 kilogramov, imajo pa do največ 12 centimetrov vzmetenega hoda za blaženje neravnin. Vzmetenje je sicer prisotno na sprednjih vilicah (t. i. trdak oziroma »hardtail«), vendar je zaradi nenapredne tehnologije in prav tako cenovne dostopnosti vzmetenje vse večkrat tudi na zadnji osi. Tako kolo je polnovzmeteno (Burnik idr., 2012).



*Slika 7. Kolo za kros («Orbea Alma S10 Hardtail Bike 2012«, 2014).*

Turna oziroma vsegorska kolesa (slika 8) so zelo priljubljen tip kolesa, za katera je uveljavljen izraz »all mountain«. Ta kolesa omogočajo zelo široko uporabo, s tem tipom kolesa lahko kolesarimo na asfaltnih cestah, makadamskih cestah in tudi na raznih stezah in ozkih poteh, ki veljajo že za zahteven teren. Turno kolo je zaradi tehničnih lastnosti in namena vožnje težje in robustnejše kot kolo za kros. Večinoma so ta kolesa polnovzmetena, težka so med 12

in 16 kilogramov, imajo od 12 do 18 centimetrov hoda na obeh oseh. Te lastnosti turnega kolesa nam omogočajo, da varno in udobno kolesarimo tudi po zahtevnejših terenih, vendar tudi s temi kolesi lahko enostavno vozimo v klanec (Burnik idr., 2012).

Kolesa za kros in turna oziroma vsegorska kolesa so najprimernejša za gorsko kolesarstvo. Z njimi se lahko dokaj enostavno vzpenjamo na lasten pogon, hkrati pa je vožnja navzdol po različnih poteh še vedno varna in zabavna. Zaradi napredka tehnologije, predvsem na področju vzmetenja in nizke teže, lahko udobno izvajamo tudi daljše oziroma celodnevne kolesarske ture (Burnik idr., 2012).



*Slika 8.* Turno oziroma vsegorsko kolo («New Mountain Bikes», 2014).

Kolesa za slog proste vožnje oziroma »freeride« (slika 9) in kolesa za spust so namenjena predvsem za vožnjo navzdol. Primerna so za kolesarjenje po najzahtevnejših terenih, na katerih so pogoste ovire, npr. korenine, skale in večmetrski skoki. Teža teh koles je od 16 do 19 kilogramov, imajo od 15 do 25 centimetrov vzmetenega hoda, tako da morajo imeti kolesarji za poganjanje v klanec precej kondicije. Način vožnje s kolesi za slog proste vožnje in kolesi za spust se razlikuje od načina vožnje pri izvajanju kolesarskih tur, zato so za ta kolesa najprimernejše namenske kolesarske proge oziroma kolesarski parki (Burnik idr., 2012).



*Slika 9.* Kolo za slog proste vožnje oziroma »freeride« («Specialized SX Trail I Bike», 2014).

Kolesar se mora odločiti za prevladujoči tip kolesarjenja in izbrati najprimernejše kolo zase. Izbrati pa mora tudi primerno velikost okvirja kolesa. Pravo velikost okvirja lahko izberemo glede na meritve telesa, za nasvet lahko vprašamo prodajalca v trgovini ali osebo, ki se spozna na kolesarstvo, lahko pa tudi primerjamo velikost okvirja s prejšnjim kolesom. Ko izbiramo ustrezno kolo, so najpomembnejše dimenzije: velikost okvirja, dolžina zgornje cevi, doseg in dolžina krmilne opore.

Da izvemo, kakšna je optimalna velikost okvirja, ki jo potrebujemo, moramo izmeriti višino razkoraka (slika 10). To zanesljivo izmerimo tako, da se bosi s hrbtom naslonimo na steno, med nogi zagodzimo debelejšo knjigo, jo s hrbtno stranjo obrnemo navzgor in potisnemo v razkorak, kolikor je mogoče. Pozorni moramo biti na to, da je knjiga, katere stranico pritisnemo ob steno, v najvišji točki vodoravno. Na steni označimo to točko in izmerimo razdaljo od točke do tal. Merjenje večkrat ponovimo, za boljši rezultat izračunamo povprečje vseh merjenj. Višino razkoraka pomnožimo s faktorjem 0,66. Velikost okvirja je zelo težko izmeriti do centimetra natančno, tako da izberemo velikost okvirja, ki je najbližja optimalni velikosti kolesarja. Če smo v dvomu, katero velikost izbrati, je najbolje, da izberemo manjšo velikost (»Kako izbrati pravo velikost kolesa?«, 2014).



*Slika 10. Merjenje višine razkoraka (»Kako izbrati pravo velikost kolesa?«, 2014).*

Velikost okvirja kolesa lahko izberemo tudi glede na telesno višino, vendar je ta metoda manj zanesljiva od metode merjenja višine razkoraka (»Kako izbrati pravo velikost kolesa?«, 2014).

Pri gorskem kolesarstvu so pomembna tudi oblačila kolesarja. Pozorni smo na izbiro materiala in na funkcionalen vidik oblačil. Za udobje in varnost je priporočljivo, da kolesarji nosijo namenska kolesarska oblačila. Najpomembnejši kosi opreme, ki jih potrebujejo gorski kolesarji, so:

- kolesarska majica iz funkcijskih vlaken (slika 11), ki optimalno uravnavajo vlago, ne prepuščajo vetra, imajo po možnosti odsevne elemente za boljšo vidnost in podaljšan hrbtni del s trakom, ki ne drsi. Priporočljivo je, da ima kolesarska majica na hrbtu žepe, kamor lahko spravimo najnujnejše stvari;
- kvalitetne kolesarske hlače s podlogo, priporočljivo je, da so tudi kolesarske hlače iz funkcijskih vlaken, ki optimalno uravnavajo vlago, ne prepuščajo vetra in imajo odsevne elemente za boljšo vidnost;
- čevlji, ki morajo biti primerni glede na tip pedal. Pri pedalih za vpenjanje kolesarji vedno uporabljajo namenske kolesarske čevlje, za ravna oziroma »flat« pedala pa so

priporočljivi čevlji z mehkim podplatom, primerna je tudi kakovostna pohodniška oziroma treking obutev, ki mora kolesarjem nuditi dober oprijem;

- kolesarska čelada (slika 12) in rokavice (slika 13), ki jih morajo kolesarji vedno uporabljati, saj so namenjene varnosti. Čelada mora biti zračna, pomembno je, da se dobro prilega na glavo, saj je to življenjskega pomena za varnost. Rokavice so prav tako pomembne, pri padcih so namreč pogosto prvi stik s tlemi dlani. Zato morajo biti rokavice oblazinjene z mehko peno in gelom za zaščito dlani;
- očala z zaščito UV, z zamenljivimi stekli za vse vrste vremenskih pogojev, s plastjo proti zarositvi, varujejo kolesarje pred soncem, prašnimi delci, mrčesom in manjšimi vejami. Očala se morajo tesno prilegati, da kolesarjem med tresljaji ob vožnji po neravnem terenu ne padejo z glave,
- rezervna kolesarska majica,
- zložljiv anorak ali jakna, ki ščiti kolesarje pred vetrom in dežjem, odbija vodo in umazanijo in ima odsevne elemente za boljšo vidnost.



*Slika 11. Kolesarska majica (»Castelli Majica Free«, 2012).*

Poleg kolesarske čelade in rokavic so del zaščitne opreme še kolesarski ščitniki za roke, kolena in goleni, redko tudi zaščita za hrbet in ostale dele. O potrebnosti zaščitne opreme se odločimo glede na teren in način vožnje, vendar če imamo zaščitno opremo s seboj, jo oblecimo, saj bomo tako varnejši, v primeru padca pa ščitniki zmanjšajo tipične kolesarske poškodbe, kot so praske in odrgnine, najhujših poškodb pa vseeno ne preprečijo.



*Slika 12. Kolesarska čelada (»Kolesarska čelada Aero X511«, 2014).*



*Slika 13. Rokavice (»Moške kolesarske rokavice Extreme Gel Glove«, 2014).*

Ko smo na kolesarski turi, je priporočljivo imeti s seboj tudi rezervno zračnico, orodje za snemanje plaščev, majhno zračno tlačilko, komplet kolesarskega orodja za najnujnejša popravila na terenu in žepni komplet prve pomoči (Burnik idr., 2012).

V zadnjem času se vedno več uporabljajo 29-colska gorska kolesa (slika 14), ki so v primerjavi s 26-colskimi gorskimi kolesi hitrejša, geometrijsko dovršena in stabilna. 29-colska gorska kolesa so trend razvoja zadnjih dveh let.

Nekatere prednosti 29-colskih koles:

- imajo večji premer koles in so hitrejša;
- ker imajo večji premer koles, tudi lažje premagujejo ovire;
- zaradi večjih koles je vožnja v klanec lažja, saj se z večanjem premera koles zmanjšuje naklon;
- 29-colska kolesa so dokazano hitrejša od 26-colskih koles;
- imajo večjo kotalno površino, kar omogoča boljši oprijem («29`` gorska kolesa«, 2014).

Z večjimi kolesi lažje premagujemo ovire, ker je kot gume, s katerim zadenemo ob oviro, manjši in položnejši kot pri 26-colskem kolesu. Vožnja z 29-colskim kolesom je mirnejša, lažja in tudi hitrejša. Omogoča nam, da dosežemo večjo hitrost z manj truda. Taka kolesa so primerna tudi za gorskokolesarski izlet, ki ne vsebuje težkih in tehnično zahtevnih poti ali stez, kjer je malo prostora za zavijanje in kjer niso mogoče večje hitrosti. 29-colska kolesa so manj okretna, zahtevajo daljše ovinke in bolj odprte poti, kjer lahko dosežemo precej večjo hitrost kakor s 26-colskimi kolesi. 29-colska kolesa niso najprimernejša za tehnično zahtevne poti, za skoke ali za večje obremenitve, saj večji premer koles in daljše napere oslabijo trdnost, ki mora biti prisotna pri skokih ali hitrih spustih po zahtevni podlagi. Po takih terenih se je še vedno dobro voziti s 26-colskimi kolesi.

Obstajajo pa tudi 27,5-colska kolesa. Ta kolesa bi lahko dosegla podobno hitrost kot 29-colska kolesa, okretna pa bi bila tako kot 26-colska kolesa (Šket, 2012).

Nekateri proizvajalci koles se od 29-colskih koles vračajo nazaj na 27,5-colska kolesa. Vseeno pa menimo, da bo razvoj v nadaljnjih treh letih pokazal, ali se bo kolesarska industrija usmerila v 27,5- ali 29-colska kolesa.



**Slika 14.** 29-colsko gorsko kolo («2011 Orbea Alma 29er S Team«, 2014).

## 2.3 ZAKONSKI PREDPISI, KI VELJAJO ZA GORSKO KOLESARSTVO V SLOVENIJI

Število gorskih kolesarjev iz leta v leto narašča. Zaradi hitrega tempa življenja se vedno več ljudi zaveda, da je za zdravje zelo pomembna športna aktivnost. Pri gorskem kolesarstvu gre mnogokrat za umik iz urbanega okolja v naravo, ki omogoča fizično in psihično sprostitvev. Gorsko kolesarstvo ohranja in izboljšuje fizično in duševno zdravje in predstavlja koristno in smotrno izkoriščanje prostega časa. Poleg tega gorsko kolesarstvo z izbiro lažjih kolesarskih tur omogoča tudi skupno preživljanje prostega časa družinam. Pomembna dejavnika, ki vplivata na množično ukvarjanje z gorskim kolesarstvom, sta možnost kolesarjenja vsak dan v tednu po koncu službe in možnost kolesarjenja večino leta, razen od decembra do marca. Vožnja z gorskim kolesom po poteh v naravnem okolju tako ni nekaj nenavadnega, večina gorskih kolesarjev občuti največje zadovoljstvo prav v vožnji po naravnem okolju (slika 15).

Zakonodaja in finančni vložki javnega in zasebnega sektorja v urejanje gorskega kolesarjenja v Sloveniji ne sledijo rasti popularnosti tega športa in trendom v kolesarskem turizmu v tujini.

Razvoj sodobnih gorskokolesarskih poti temelji predvsem na poteh v naravnem okolju, ki jih imenujemo enoslednice (v kolesarskem žargonu »singelce«), kar potrjujejo tudi primeri poti iz tujine, kjer je gorsko kolesarstvo močno razvito (ZDA, Škotska, Avstrija, Švica ...). Enoslednice (angleško »singletrails«) so ožje kolesarske poti, speljane po naravnem razgibanem okolju in široke od 40 cm do približno 150 cm. Vozna površina teh poti je iz naravnih, lokalno prisotnih materialov, namenjena izključno gorskim kolesarjem.

V Sloveniji zakonodaja, ki ni naklonjena gorskim kolesarjem, ovira pripravo privlačnih in doživljajskih poti, ki bi bile zanimive za gorske kolesarje (Zajc in Berzelak, 2014).



*Slika 15. Kolesarjenje v naravnem okolju (»Odmevi gorskih kolesarjev: »Še naprej bomo v ilegalni!««, 2014).*

### 2.3.1 UREDBA O PREPOVEDI VOŽNJE Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU

Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Ur. l. RS št. 16/95) iz leta 1995 v prvem členu prepoveduje voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni pogon in s kolesi v naravnem okolju. Hkrati prvi člen te uredbe tudi natančno definira

naravno okolje. Naravno okolje so vsa območja zunaj ureditvenih območij mest, vasi in drugih naselij, infrastrukturnih objektov republiškega ali lokalnega pomena, ki so določena v skladu s predpisi o urejanju prostora. Naravno okolje predstavljajo tudi gozdne ceste in ceste z makadamskim voziščem v gozdnem prostoru (slika 16) ter ceste v območjih, ki so zavarovana s posebnimi predpisi (naravni in gozdni rezervati, narodni, regijski in krajinski parki, vodni rezervati, varovalni gozdovi in gozdovi s posebnim namenom).

Kot smo že omenili, se je število gorskih kolesarjev v zadnjem času močno povečalo, predvsem v zadnjih desetih letih. Mnogi kolesarji tudi večkrat tedensko kolesarijo po gozdnih poteh, gozdnih vlakah in planinskih poteh.

Da bi se uredil status gorskih kolesarjev, je zakonodajalec pripravil osnutek Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave. Osnutek zakona je med gorskimi kolesarji povzročil ogorčenje, saj je bil zelo nenaklonjen kolesarjenju v naravnem okolju. Januarja 2014 je bil objavljen osnutek, v katerem so se nekateri člani nanašali izključno na vožnjo s kolesi. V 4. členu tega osnutka so bili dodani prejšnjemu, še veljavnemu Zakonu o ohranjanju narave trije členi. V prvem odstavku novega člena osnutek zakona v naravnem okolju prepoveduje voziti, ustaviti ali organizirati vožnjo s kolesi. Ne glede na določbo prvega odstavka je dovoljena ustavitev koles v pasu 5 metrov izven vozišča, če je ustavljanje ali parkiranje v skladu s predpisi o varnosti cestnega prometa in če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča. Lahko se določi strožji režim vožnje s kolesi na območjih, varovanih v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave, varstva kulturne dediščine in varstva gozdov. Prav tako je v gozdnem prostoru dovoljeno voziti, ustaviti ter organizirati vožnje in tekmovanja s kolesi, vendar le na gozdnih cestah. V gozdnem prostoru je dovoljeno voziti in ustaviti s kolesi tudi na označenih gozdnih vlakah in drugih označenih poteh na območjih, določenih v prostorskem delu gozdnogospodarskega in lovskega upravljaljskega načrta območja. Na podlagi Pravilnika o gozdnih prometnicah (Uradni list RS, št. 4/09) je gozdna cesta definirana kot grajena gozdna prometnica, ki je namenjena predvsem gospodarjenju z gozdom, je nekategorizirana v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste, omogoča racionalen prevoz gozdnih lesnih sortimentov, je javnega značaja, in je vodena v evidenci gozdnih cest. Gozdna vlaka pa je definirana kot grajena ali negrajena gozdna prometnica, namenjena spravlilu lesa s pravnimi sredstvi (Uradni list RS, št. 4/09). Te poti in pogoji njihove uporabe sporazumno določijo v skladu s predpisi lastniki, Zavod za gozdove Slovenije in lokalna skupnost. Zakon o gozdovih določa, da je vožnja s kolesi dovoljena na gozdnih cestah, če z režimom uporabe gozdne ceste ni določeno drugače. Gozdne ceste morajo biti označene kot gozdne ceste in jih uporabniki lahko uporabljajo na lastno odgovornost. Zakon tudi določa, da je vožnja s kolesi dovoljena na gozdnih vlakah in drugih poteh, če so te označene, vožnja s kolesi pa ni dovoljena zunaj gozdnih cest, izjema je samo reševanje (»Zakonska podlaga«, 2014). Izven gozdnega prostora je dovoljena vožnja, ustavitev ter organiziranje voženj in tekmovanj s kolesom tudi po nekategoriziranih cestah. Vožnja, ustavitev in organiziranje vožnje s kolesom po planinskih poteh je dovoljena le po planinski poti, ki jo določi ministrstvo, pristojno za šport, na predlog skrbnika planinske poti in po predhodnem soglasju Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave in poteka v skladu s predpisi, ki urejajo planinske poti, in tem zakonom.





*Slika 16. Kolesarjenje po makadamski cesti (Guitar, 2010).*

Marca 2014 pa je Vlada Republike Slovenije določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (novela Zakona o ohranjanju narave) in ga poslala v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije. Spremembe v predlogu zakona so bile še bolj nenaklonjene gorskim kolesarjem kot prvotni osnutek.

Temeljni cilj predloga zakona v delu, ki se nanaša na ureditev vožnje z vozili na motorni in drug lasten pogon, je urediti vožnjo z vsemi vozili na motorni pogon v naravnem okolju. Namen zakona je, da se tudi v naravnem okolju vožnja omeji le na prometno infrastrukturo, vožnja izven cest pa v celoti prepove in ustrezno kaznuje, pri čemer je glavni cilj, da se preprečijo škodljive posledice vožnje z vozili na motorni pogon in lasten pogon na neutrjenih površinah. Zakonodajalec zato predlaga, da se prej omenjena vozila, vključno s kolesi, preusmerijo iz naravnega okolja v urejena območja za rekreacijo in šport, kot so npr. poligoni. Rešitev, ki jo predlaga zakonodajalec, je, da se v okviru občinskih prostorskih načrtov določijo posebna območja za rekreacijo in šport, ki bodo vključevala tudi vožnjo z vozili na motorni pogon in kolesi. V novem predlogu je naravno okolje določeno kot območje izven naselij in cestnega omrežja ter gozdnih cest in območja, ki so z občinskimi prostorskimi akti določena kot površine za rekreacijo in šport. Poleg tega naravno območje predstavljajo tudi objekti in omrežja gospodarske javne infrastrukture. V naravnem okolju je prepovedano voziti, ustaviti, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni pogon in kolesi. Iz naravnega okolja pa so izvzeta območja, ki so z občinskimi prostorskimi akti določena kot površine za rekreacijo in šport, kjer lahko vozijo tudi vozila na motorni pogon in kolesa.

Predlog dopolnitve zakona dovoljuje ustavitev ali parkiranje vozil na motorni pogon in koles v pasu 5 metrov izven vozišča, če je ustavljanje ali parkiranje v skladu s predpisi o varnosti cestnega prometa in če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča. Dodana pa je nova izjema glede na dejanske razmere, in sicer je dopuščeno začasno parkiranje ob prireditvah.

V naravnem okolju je vožnja s kolesi dovoljena po utrjenih poteh, če temu ne nasprotuje lastnik ali upravljavec poti. Za utrjeno pot se šteje pas zemljišča, ki se uporablja za hojo ali vožnjo in je za ta namen tudi utrjen.

Predlog novega zakona ne prepoveduje vožnje z vozili na motorni pogon in kolesi, ki se nanaša na organiziranje javnih prireditev. Pod zakonsko določenimi pogoji (časovne in

prostorske omejitve) je mogoče organizirati javne prireditve z vozili na motorni pogon in kolesi v naravnem okolju, pri čemer je treba pridobiti soglasje organizacije, pristojne za ohranjanje narave, v okviru katerega bosta morala pozitivno mnenje podati tudi Zavod za gozdove Slovenije in kmetijska svetovalna služba, vsaka organizacija za svoje področje. Soglasje se bo lahko podalo s pogoji, ti pa bodo del dovoljenja za javno prireditev. Organizator je dolžan po končani prireditvi prireditveni prostor urediti in ga v kar največji možni meri približati predhodnemu stanju.

Državni zbor RS je 12. junija 2014 soglasno sprejel novelo Zakona o ohranjanju narave. Po mnenju mnogih novela odpravlja nekatere administrativne ovire, povečala naj bi učinkovitost pri varovanju narave in urejala vožnjo z motornimi vozili in kolesi v naravnem okolju. Novela je bila objavljena v Uradnem listu RS 23. 6. 2014.

Sprejetje novele Zakona o ohranjanju narave je gorske kolesarje postavila v nezavidljiv položaj, saj je prostor, v katerem lahko kolesarijo, zelo omejen, kazni za prekrške pa velike. Z globo 100 evrov se kaznuje za prekršek posameznik:

- če se vozi s kolesom v naravnem okolju zunaj utrjenih poti ali po poteh, ki niso utrjene;
- če se vozi s kolesom v naravnem okolju po utrjenih poteh in temu nasprotuje lastnik ali upravljavec poti.

Z globo 100 evrov so kaznovani tudi posamezniki, ki organizirajo vožnjo s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja za javno prireditev ali če izvedejo javno prireditev v nasprotju z izdanim dovoljenjem oziroma če po končani javni prireditvi ne približajo stanja prireditvenega prostora stanju, v kakršnem je bil pred prireditvijo. Globe za prekrške pravnih oseb pa so bistveno višje in znašajo glede na prekršek od 500 do 1500 evrov.

## 2.4 VPLIVI GORSKEGA KOLESARSTVA NA OKOLJE

Ker je gorsko kolesarstvo kot oblika rekreacije zelo razširjeno, nastajajo tudi nove kolesarske poti in kolesarski parki, kar pomeni poseganje v naravno okolje. Kot smo že omenili v uvodu, sta Marion in Wimpey (2007) v članku *Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices* razdelila vplive na naravo, ki jih povzroča človek s svojim športnim udejstvovanjem, v štiri kategorije: vpliv na vegetacijo, vpliv na prst, vpliv na kvaliteto vode in vpliv na živali.

Pri nastajanju novih kolesarskih poti in kolesarskih parkov je treba najprej odstraniti vegetacijo. Ta poseg v naravo je nujen, vendar je moramo paziti, da odstranimo le toliko vegetacije, kolikor je nujno potrebno. Problem se lahko pojavi, če kolesarji s svojo dejavnostjo širijo te poti in tako dodatno uničujejo vegetacijo. Pri nastanku novih poti je treba odstraniti tudi prst in prav erozija prsti predstavlja najbolj trajen vpliv na naravno okolje.

Gradnja poti in njihova uporaba vplivata tudi na kvaliteto vode, ki je lahko ogrožena zaradi spremembe terena, po katerem pronica v podtalnico ali druga zajetja. Voda lahko spodjeda slabo narejene poti in s seboj odnaša nevarne snovi.

Z gradnjo kolesarskih poti in kolesarskih parkov brez dvoma vplivamo tudi na živali v njihovem bivalnem prostoru. Ko posegamo v njihov bivalni prostor, povzročimo, da se umikajo človeku, pri nekaterih živalih lahko pride tudi do sprememb obnašanja.

Okoljevarstveniki in pohodniki so v preteklih letih večkrat zahtevali prepoved gorskega kolesarstva po poteh, v prepričanju, da gorski kolesarji s svojo rekreativno dejavnostjo uničujejo naravno okolje in vplivajo na življenje živali v njem.

V tujini je bilo narejenih več raziskav, ki so primerjale vplive gorskih kolesarjev, pohodnikov, konjev in motornih koles na naravno okolje. Wilson in Seney (1994) iz univerze v Montani (Montana State University) sta objavila raziskavo »Vpliv pohodnikov, konjev, motornih koles in gorskih koles na erozijo na gorskih poteh v Montani«. Za vsako od naštetih skupin so izmerili vpliv stotih prehodov čez določeno merilno mesto, in sicer na dveh različnih poteh v gozdu. Raziskovalce je zanimalo odnašanje podlage pod vplivom pohodnikov, konjev, motornih koles in gorskih koles, zato so podlago zalivali z določeno količino vode z dežnim simulatorjem. Rezultati meritev so pokazali, da konji povzročajo največjo erozijo poti, največ škode na razmočenih poteh pa naredijo motorna kolesa. Raziskava je pokazala tudi, da konji in pohodniki bolj drobijo mokro podlago kot gorski kolesarji. Wilson in Seney opozarjata, da bo strmina povzročila erozijo poti tudi brez človeških vplivov.

Chiu in Kriwoken (2003), raziskovalca iz tasmanske univerze (University of Tasmania) v Avstraliji, sta v raziskavi, ki je bila objavljena v »Annals of Leisure Research«, primerjala vplive pohodništva in kolesarjenja na zapuščeni požarni cesti. Avtorja sta merila vpliv pohodnikov in kolesarjev na testnem poligonu, za vsak primer sta izvedla 400 prehodov. Primerjala sta položno in strmo pot v mokrih in suhih pogojih in merila površinski profil poti pred, med in po prehodih. Ugotovila sta, da ni bistvene razlike v obrabi poti ne glede na to, ali jo uporabljajo pohodniki ali kolesarji. Pomembno pa je bilo odkritje, da so poškodbe poti večje na mokrih kot na suhih poteh, ne glede na vrsto uporabnika. Ugotovila pa sta tudi pomemben vpliv drsečega oziroma blokiranega kolesa na podlago.

Bjorkman (1996) je v državnem parku v južnem Wisconsinu izvedel raziskavo, kjer je primerjal erozijo na umetno utrjeni poti in poti, s katere je odstranil samo vegetacijo. V raziskavi je meril sedimentacijo, ki so jo ustvarili prehodi s kolesom na eni in drugi poti. Ugotovil je, da je na umetno utrjeni poti nastalo zelo malo sedimentov v primerjavi s potjo, kjer je bila odstranjena le vegetacija. V svoji študiji tudi ugotavlja, da kolesarji najbolj škodujejo prsti v mokrih in blatnih razmerah ter na vzponih in spustih.

Leta 1986 je bila opravljena raziskava vpliva kolesarjenja na erozijo na Edwards Field Trail. Raziskavo sta opravili inštituciji Santa Clara County Parks in Recreation Department of Northern California. V raziskavi je bilo udeleženih 45 kolesarjev, ki so na dvanajstih odsekih naredili 495 prehodov. Meritve so izvajali pred in po prehodih, ugotovili pa so, da se je na določenih mestih pot razširila in na drugih zožala. Enak vpliv so opazili tudi na presekih, kjer so merili količino podlage. Raziskovalec Christopher S. Crockett je opazil minimalne vizualne spremembe v karakteristiki poti. Ta raziskava je pripomogla, da so v upravi parka dovolili uporabo poti za gorsko kolesarstvo.

Thurston in Reader (2001) iz Univerze Guelph v Ontariu sta objavila izsledke raziskave z naslovom »Vpliv eksperimentalne uporabe gorskega kolesarjenja in pohodništva na rastlinstvo in podlago v listnatem gozdu«. V gozdu sta postavila dve enaki poti, eno so uporabljali pohodniki, drugo pa kolesarji. Poti sta potekali čez naravno rastlinstvo v listnatem gozdu. V raziskavi sta merila gostoto rastlinskih stebel, vrste rastlinstva in podlago pred, med in po 500 prehodih na vsaki poti. Ugotovila sta, da se vpliv na rastlinstvo in podlago poveča s kolesarjenjem in pohodništvom, da se izmerjen vpliv kolesarjenja in pohodništva bistveno ne razlikuje in da vpliv na pot ni bil širši od 30 centimetrov od srednjice poti.

Opravljene so bile tudi druge raziskave, ki so ugotovljale vpliv kolesarjenja in pohodništva na rastlinstvo, vendar nobena raziskava ne potrjuje trditev, da kolesarjenje povzroči rastlinstvu več škode kot pohodništvo.

Ker kolesarjenje in druge rekreativne dejavnosti potekajo v gozdovih in travnikih, ki predstavljajo prebivališče mnogim živalim, je bilo narejenih tudi nekaj raziskav, ki so proučevale vpliv kolesarjev in ostalih uporabnikov naravnega okolja na živalski svet. Raziskave so vključevale različne živali, kot so bizoni, ameriška antilopa, puščavski muflon, jelenjad idr.

Gander in Ingold (1996) sta objavila ugotovitve raziskave, ki sta jo izvedla v lovskem rezervatu v bernskem Oberlandu v Švici. Avtorja sta merila vpliv pohodnikov, gorskih kolesarjev in tekačev na vedenje gamsa. V raziskavi so izvedli 32 različnih prehodov po poti, ki poteka čez travnik nad gozdno mejo. Pri vsakem prehodu človeka se je gams izognil pašniku ne glede na to, ali je pot prečkal kolesar, tekač ali pohodnik.

Papouchis, Singer in Sloan (2001) so objavili izsledke raziskave z naslovom »Odziv puščavskega muflona na povečano število rekreativcev«. Raziskava je bila opravljena v letih 1993 in 1994 v narodnem parku Canyonlands v Utahu, kjer so opazovali srečanje muflona in človeka. V raziskavi so primerjali vedenjske odzive muflonov, razdalje do pobega in odzivni čas na vozila, gorske kolesarje in pohodnike. Najpogosteje so pobeg muflonov povzročili pohodniki (61 %), verjetno zato, ker naj bi se muflonom pohodniki najbolj približali. Pohodnikom sledijo motorna vozila (17 %) in gorski kolesarji (6 %).

Dejstvo je, da gorsko kolesarstvo tako kot ostale športno-rekreativne dejavnosti v naravi vpliva na okolje in življenje v njem. Mnoge znanstvene raziskave potrjujejo, da gorsko kolesarstvo ne povzroča večje škode v naravi kot ostale športno-rekreativne dejavnosti. Izsledke raziskav, ki so bile opravljene v tujini, bi lahko upošteval zakonodajalec, ki je z novelo Zakona o ohranjanju narave prepovedal kolesarjenje v naravnem okolju in omejil vožnjo le na prometno infrastrukturo, vožnjo izven cest pa v celoti prepovedal in kolesarje preusmeril v urejena območja za rekreacijo in šport (poligoni) (Sprung, 2014).

#### **2.4.1 UGOTOVITVE O VPLIVIH GORSKIH KOLESARJEV NA NARAVNO OKOLJE**

Kot je razvidno iz raziskav, ki so bile narejene v tujini, je vpliv gorskega kolesarstva na naravno okolje minimalen in je primerljiv z vplivom pohodnikov. Problematika vpliva udeležencev v naravnem okolju je kljub različnim raziskavam še vedno precej neraziskano področje, kljub temu pa je ugotovljeno, da vožnja z motornimi vozili in ježa povzročata v naravnem okolju bistveno več škode kot gorsko kolesarstvo ali pohodništvo.

Vpliv na okolje je bistveno večji, če poti, po katerih kolesarimo, niso dovolj utrjene oziroma niso vzdrževane. Precej večji vpliv na naravno okolje kot gorski kolesarji imajo vremenske razmere, saj pride v primeru obilnih padavin do erozije tal, še posebej na strmih pobočjih. Tudi vpliv na živali ni pri gorskih kolesarjih nič večji kot pri ostalih uporabnikih naravnega okolja. Iz raziskave, narejene v narodnem parku Canyonlands v Utahu, je celo razvidno, da se kar 61 % muflonov umakne pohodnikom, gorskim kolesarjem pa se umakne le 6 % njihove populacije.

Iz tega lahko zaključimo, da je strah pred negativnim vplivom gorskih kolesarjev na naravno okolje pretiran, saj raziskave ne potrjujejo trditev o škodljivih vplivih gorskega kolesarstva na naravno okolje.

## 2.5 RAZLIČNI POGLEDI UPORABNIKOV NARAVNEGA OKOLJA NA GORSKO KOLESARSTVO

Gorski kolesarji se pri svoji športno-rekreativni dejavnosti srečujejo z drugimi uporabniki naravnega okolja in mnogokrat prihaja med njimi do konfliktnih situacij. V skupino drugih uporabnikov 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 pohodnike. Ti se mnogokrat počutijo ogrožene, ker se morajo na poteh umikati gorskim kolesarjem, mnogi pohodniki pa so tudi mnenja, da gorski kolesarji vozijo prehitro in tako ogrožajo njihova življenja.

Urška Drofenik (2012) je v svojem diplomskem delu želela ugotoviti, ali so gorski kolesarji doživeli v naravnem okolju z ostalimi uporabniki neprijetne izkušnje. Anketirala je 501 kolesarja, med katerimi je bila večina moških, in ugotovila, da jih je imelo neprijetno izkušnjo z drugimi uporabniki 25 %. Večino neprijetnih izkušenj so predstavljali očitajoči pogledi in verbalni konflikti, ki so jih uporabniki naravnega okolja večinoma rešili na samem kraju dogodka.

Komisija za varstvo gorske narave PZS je avgusta 2011 izdala letak (slika 17), s katerim opozarja, da v Sloveniji vožnja z motornimi vozili v naravnem okolju ni dovoljena. Letak je navajal, kakšno motnjo v naravi predstavljajo kolesarji, in pozival, naj očitavci, ki opazijo kršitev, ukrepajo takoj in kršitelje prijavijo policiji.



Slika 17. Letak Planinske zveze Slovenije (»Kršitev? Ukrepite TAKOJ!«, 2011).

Po objavi letaka so se na spletnih straneh in forumih pojavili različni komentarji kolesarjev, ki so bili mnenja, da povzročajo ostali uporabniki naravnega prostora več škode in hrupa. Pri tem so izpostavili predvsem organizirane množične obiske gora, kjer je negativni vpliv na naravo mnogo večji kot pri gorskem kolesarstvu (Drofenik, 2012).

### 2.5.1 PRIPOROČILA GORSKIM KOLESARJEM

Priporočila za gorske kolesarje je pripravila Komisija za turno kolesarstvo Planinske zveze Slovenije, ki je za njihovo osnovo uporabila »Pravila kolesarstva Mednarodne gorskokolesarske organizacije IMBA« (»International Mountain Bicycling Association«). Pravila so bila napisana zato, ker bodo poti ohranjene le s pozitivnim okoljevarstvenim odnosom in z družbeno odgovornostjo (»Priporočila turnim kolesarjem«, 2014).

Dejavnosti Komisije za turno kolesarstvo PZS so:

- promocija turnega kolesarstva kot oblike gibanja v gorah;
- organizacija skupnih tur po načelu turnega kolesarstva;
- vzpodbujanje povezovanja turnokolesarskih odsekov znotraj planinskih društev PZS;
- izvajanje izobraževanj za turnokolesarskega vodnika I in II;
- sodelovanje s Komisijo za pota;
- vzpodbujati spremembo zakonodaje v smeri večje svobode turnega kolesarstva (»O komisiji«, 2014).

Priporočila gorskim kolesarjem (»Priporočila turnim kolesarjem«, 2014):

- Kolesari samo po dovoljenih poteh.

Če nisi prepričan, ali je pot odprta za gorske kolesarje ali ne, se pozanimaj. Ne kolesari v območjih, kjer bi zaradi kolesarjenja prišlo do nezaželenih vplivov na naravo ali konfliktov z drugimi uporabniki naravnega okolja. Način kolesarjenja vpliva na odločitve in odnos lastnikov in upravljavcev zemljišč do kolesarjev. Ne kolesari po gozdovih, travnikih in drugih vrstah brezpotja. Na poteh, namenjenih pešcem in kolesarjem, imajo pešci prednost.

- Kolesari brez puščanja sledi.

Vedno kolesari podlagi primerno. V mokrih razmerah izberi primerno pot, ker se razmočena podlaga hitreje poškoduje. Uporablaj stare poti, ne delaj novih in ne vozi po bližnjicah. Izogibaj se blokiranju koles. Odnosi s seboj, kar si prinesel v naravo.

- Obvladuj kolo.

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

- Nikoli ne plaši živali.

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

- Spoštuj ostale uporabnike.

Opozori nase in ne plaši drugih uporabnikov. Bodi uvideven, upočasni vožnjo in vzpostavi komunikacijo. Pozdravi mimoidoče. Če je potrebno, se umakni ali stopi s kolesa. Vedno ponudi pomoč, kadar je to potrebno. Izbiraj manj obiskane poti.

- Ture načrtuj vnaprej.

Upoštevaj lastnosti svoje opreme, lastne sposobnosti in posebnosti terena 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 zaščitno opremo.



## 2.6 GORSKO KOLESARSTVO V TUJINI

V tujini poskušajo tokove gorskih kolesarjev v naravi urejati čim bolj učinkovito in ne samo s prepovedovanjem ali omejevanjem. Pomembno jim je spodbujanje družbene koristi sistematičnega razvoja gorskega kolesarstva (Zajc, 2014).

V nadaljevanju bomo predstavili, kako je urejena zakonodaja za gorsko kolesarstvo v tujini, v državah, ki so po konfiguraciji terena primerljive s Slovenijo.

### 2.6.1 AVSTRIJA

V Avstriji vožnja s kolesi po večini gorskih cest in gozdnih poteh ni dovoljena. Pravica do uporabe gozda za namene rekreacije je zapisana v Zakonu o gozdovih, ki dovoljuje vožnjo po gozdovih samo z dovoljenjem lastnikov (Forstgesetz, 1975). Nadzor nad izvajanjem zakona za dostop do gozda za rekreativne namene izvajajo službe za varovanje gozda. Kazni za prekrške so zelo visoke. Z Zakonom o varstvu travnikov in polj so prepovedali vožnjo po poljih, travnikih in drugih kmetijskih območjih (Feldschutzgesetz, 1988).

V Zvezni deželi Tirolski (slika 18) je 38 % površja pokritega z gozdom in približno milijon gostov letno med dopustom tudi gorsko kolesari. Ugotovljeno je bilo, da si domači in tuji gostje najbolj želijo kolesarskih tur na enoslednicah, še posebej v gozdu. Zato je Tirolska že leta 1997 začela uveljavljati tirolski model (Tiroler Mountainbikemodell), ki je postavil smernice za načrtno vzpostavljanje gorskokolesarskih poti na Tirolskem in njihovega sofinanciranja.



*Slika 18. Die Silvretta Arena Tirol (»Mountainbiken in Tirol«, 2014).*

Model temelji na naslednjih postavkah:

- poti za gorsko kolesarstvo se odprejo v dogovoru med lastniki zemljišč, lokalno skupnostjo ali lokalno turistično organizacijo;
- Zvezna dežela Tirolska lastniku sofinancira nadomestilo v vrednosti za tekoči meter poti: za gorsko kolesarsko pot (Mountainbikewege) znaša nadomestilo 0,1 evra za

tekoči meter poti, za enoslednico (Singletrail – Strecken) pa 0,05 evra za tekoči meter poti;

- Zvezna dežela Tirolska financira enotno prvo postavitve signalizacije za gorsko kolesarstvo na odprtih poteh,
- Zvezna dežela Tirolska ima sklenjeno enotno zavarovanje odgovornosti za lastnike zemljišč in upravljavce teh poti.

Tirolska je na ta način vzpostavila zelo dobro in razvejano mrežo kolesarskih poti v dolžini 5000 kilometrov, ki potekajo po zasebnih zemljiščih (Zajc, 2014).

Tirolski model bi bil zelo primeren tudi za Slovenijo, saj vemo, da zanimanje za gorsko kolesarstvo iz leta v leto narašča. Možnosti za gorsko kolesarstvo so v Sloveniji mnogokrat omejene, tudi zaradi lastnikov zemljišč, ki nasprotujejo vožnji po svojih zemljiščih. Zato bi predlagali, da tudi v Sloveniji država lastnikom zemljišč financira nadomestilo za tekoči meter poti. Nujno se nam zdi doseči tudi dogovor med lastniki zemljišč, lokalno skupnostjo ali lokalno turistično organizacijo, katere poti se lahko uporabljajo za gorsko kolesarstvo. Na poteh, za katere bi dosegli sporazum, bi država financirala označevanje kolesarskih poti z ustreznimi smerokazi, ki bi kolesarjem omogočili dobro orientacijo. Poseben problem v Sloveniji je tudi vzdrževanje žičnic, ki jih gorski kolesarji uporabljajo v kolesarskih parkih. V tujini so pri financiranju žičnic udeleženi tudi ponudniki turističnih storitev (hoteli, zasebniki, ki oddajajo sobe, gostinski delavci ...), ker se zavedajo, da je njihov zaslužek odvisen tudi od kakovostnih storitev žičnic, ki poleti omogočajo gorsko kolesarstvo v kolesarskih parkih, pozimi pa smučanje. Menimo, da bi bil nujen tak dogovor tudi v Sloveniji. Primer, kjer dogovor z lastniki zemljišč ni bil možen, je Smučarski center Kobla. Avstrijski vlagatelj je želel na Kobli urediti smučarski center z najmodernejšimi žičnicami, vendar to ni bilo mogoče zaradi nasprotovanja lastnikov zemljišč. V primeru uresničitve dogovora med vlagateljem in lastniki zemljišč bi bilo mogoče na Kobli urediti tudi moderen kolesarski park.

## **2.6.2 ITALIJA**

V Italiji (slika 19) vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju urejajo zakoni, predpise v zvezi z gorskimi kolesarji pa urejajo posamezne dežele.

V Furlaniji - Julijski krajini (Friuli Venezia Giulia) je kolesarjenje omejeno s posameznimi odločbami o naravnih parkih, in sicer na glavne poti in poti, ki so označene za kolesarjenje (Parco naturale regionale delle Prealpi Giulie).

V pokrajini Veneto je kolesarjenje z zakonom dovoljeno na gozdno-pašnih poteh, kamor spadajo tudi pohodne poti, gozdne vlake in mulatjere. Kolesariti pa ni dovoljeno po travnikih, pašnikih, planinskih poteh in smučiščih.

V pokrajini Trentino - Alto Adige je dovoljeno kolesariti po poteh, ki so širše od širine med sprednjim in zadnjim pestom in/ali po poteh, kjer je naklon manjši od 20 %. Pesto je osrednji del kolesa, skozi katerega gre os. Označene so mnoge gorskokolesarske poti, večina je namenjena izključno kolesarjem. V tem delu leži popularni kolesarski center Riva di Garda.

V Bolzanu (Alto - Adige/Sudtirool) z zakonom ni splošno prepovedano kolesariti v naravnem okolju. Kolesariti je prepovedano samo tam, kjer je to označeno, npr. naravni parki, zaščitena vodna območja ...



*Slika 19. Dolomiti (»DEAR BIKE FRIEND, WELCOME IN THE DOLOMITES!«, 2014).*

### **2.6.3 ŠVICA**

V švicarskem civilnem zakoniku (nemško Zivilgesetzbuch, francosko Code civil) je zapisana pravica do prostega dostopa do gozda in pašnikov, ki so last drugih, razen če pristojni organ izda posebne omejitve dostopa. Vsaka dežela lahko ureja režim uporabe kolesa na poteh v naravi samostojno. V nekaterih kantonih je vožnja s kolesi v gozdu izven cest in poti prepovedana, npr. kanton Basel (»Razmere v tujini«, 2012).

### **2.6.4 NEMČIJA**

Nemški Zvezni zakon o gozdu (Bundeswaldgesetz), 14. člen, in Zvezni zakon o varovanju narave (Bundesnaturschutzgesetz), 59. člen, določata, da je vožnja s kolesi dovoljena po cestah in poteh. V večini zveznih dežel je dovoljena tudi vožnja s kolesi po zasebnih cestah in poteh v gozdovih, po poljih in travnikih (»Razmere v tujini«, 2012).

Na Bavarskem (slika 20) velja dogovor o gorskem kolesarstvu (Die Mountainbike – Vereinbarung in Bayern). Cilj dogovora je bil določiti okvir za naravi prijazno kolesarjenje z gorskimi kolesi, zmanjšati konflikte med gorskimi kolesarji in drugimi udeleženci v naravi in spodbujati sožitje med ljudmi, ki skupaj preživljajo svoj prosti čas v naravi (»Sporazum o gorskem kolesarjenju na Bavarskem«, 2000).



*Slika 20. Oberstdorf (»Bike-Tour durch`s Oberallgäu«, 2014).*

### **2.6.5 RAZMIŠLJANJE IN MNENJE**

Kot smo ugotovili, v Sloveniji velja prepoved vožnje z vozili v naravnem okolju na podlagi Uredbe o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju iz leta 1995 in Zakona o dopolnitvah in spremembah Zakona o ohranjanju narave, sprejetega junija 2014, kar vpliva na razvoj gorskega kolesarstva kot zanimivega turističnega proizvoda. Gorskokolesarski turizem v Evropi beleži izjemno rast in predstavlja dragocen trg, saj mnoge evropske države vidijo v gorskem kolesarstvu kot turistični ponudbi možnost za gospodarski razvoj.

Evropske države (Švica, Nemčija, Avstrija ...) so ugotovile, da gorsko kolesarstvo predstavlja zelo pomemben turistični potencial in so zato vzpostavile mrežo gorskokolesarskih poti. V Avstriji so v Zvezni deželi Tirolski uveljavili poseben tirolski model, ki je povezal lastnike zemljišč, lokalno skupnost ali lokalno turistično organizacijo. Zvezna dežela Tirolska lastnikom sofinancira nadomestila za poti. V Švici in Nemčiji imajo posebne zakonike, katerih cilj je določiti okvire za prijazno kolesarjenje.

V Sloveniji se še premalo zavedamo pomembnosti gorskega kolesarstva kot turističnega produkta, saj zelo težko prihaja do dogovorov med lastniki zemljišč in lokalno skupnostjo ali lokalno turistično organizacijo. Ugotavljamo, da ima Slovenija v primerjavi z nekaterimi evropskimi državami, ki imajo podobno konfiguracijo terena, slabše možnosti za razvoj gorskokolesarskega turizma, saj je gorsko kolesarstvo pravno precej bolj omejeno kot v podobnih evropskih državah.

## 2.7 RAZVIJANJE KOLESARSKEGA TURIZMA

Kolesarjenje je poleg smučanja in planinarjenja najbolj priljubljena športno-rekreativna dejavnost Slovencev. Vzroke za tako veliko popularnost lahko iščemo v dejstvih, da kolesarjenje predstavlja gibanje v naravi, ki pozitivno vpliva na telo, poleg tega pa predstavlja tudi sprostitiv. Iz tega vidika je priljubljeno tudi gorsko kolesarstvo.

Športne aktivnosti, vključno s kolesarjenjem, ponujajo možnost dinamičnega srečevanja ljudi, komunikacijo med njimi, sprejemanja vedenjskih navad, povezanih z aktivnostmi, spoznavanje čustev, ki niso prisotna na drugih področjih življenja, in prilagajanja zahtevam skupine (Doupona Topič in Petrovič, 2007).

Ker je kolesarstvo tako množično, postaja vedno bolj zanimivo tudi z ekonomsko-gospodarskega vidika. Vedno več ljudi se namreč odloča za preživljanje aktivnih počitnic, kjer lahko združijo več športno-rekreativnih dejavnosti. V zadnjem času se močno povečuje povpraševanje po programih, ki so povezani s kolesarjenjem. Mnoge naravne znamenitosti lahko še dodatno pritegnejo različne ciljne skupine kolesarjev, vendar to ni dovolj.

V Sloveniji je gorsko kolesarstvo kot dodatna oblika turistične ponudbe v poletnem času razširjeno predvsem tam, kjer obstajajo zimsko-turistične dejavnosti (Ogris, 2014).

Prednosti kolesarstva kot turističnega produkta:

- kolesarstvo kot dodatna aktivnost lahko z atraktivno ponudbo poveča povpraševanje in omogoča razvoj spremljajočih dejavnosti kot npr. gostinstvo, namestitvene kapacitete, servisno in informacijsko dejavnost;
- kolesarski turizem predstavlja ekološko obliko turizma in minimalno obremenjuje okolje;
- s spodbujanjem in razvojem kolesarskega turizma lahko izkoristimo obstoječo infrastrukturo, kot so različne podeželske poti in neuporabne železniške poti (Parenzana v Istri);
- kolesarski turizem beleži izjemno rast in predstavlja dragocen trg, ker se kolesarski turist uvršča v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov (Rotar, Gantar, Kočiš in Pehnek, 2012).

### 2.7.1 UREDITEV IN REGISTRACIJA POTI ZA GORSKO KOLESARSTVO

Zaradi zakonodaje (Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju iz leta 1995 in Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave iz leta 2014), ki je gorskim kolesarjem zelo nenaklonjena, bi bilo treba registrirati nekatere poti, po katerih bi lahko gorski kolesarji kolesarili brez bojazni, da kršijo zakon. Lokalne skupnosti bi morale v dogovoru z Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport (MIZŠ) registrirati te poti in izdati vodnike, ki bi gorske kolesarje usmerjale pri njihovi dejavnosti. Če so deli poti v zasebni lasti, bi morala lokalna skupnost in MIZŠ z lastniki zemljišč doseči soglasje za uporabo teh zemljišč v namene gorskega kolesarstva in jim plačati nadomestilo za uporabo tekočega metra poti. Pri načrtovanju mreže poti je nujno slediti oblikovanju t. i. »rich tracks«, ki predstavljajo

zanimivo speljane trase mimo naravnih in kulturnih znamenitosti, gostinsko-nastanitvenih obratov ...

Primer poti, ki bi jo lahko registrirali kot gorsko kolesarsko traso, je pot iz Planice v Tamar po trasi, ki je pozimi namenjena teku na smučeh in je zanimiva zaradi smučarskih skakalnic v Planici. Na ta način bi se izognili pohodnikom, ki uporabljajo vzporedno pot, kar je bistvenega pomena, saj tako ne bi prihajalo do nasprotij med pohodniki in gorskimi kolesarji. Lokalna skupnost bi lahko to pot v povezavi z MIZŠ registrirala kot gorsko kolesarsko pot, saj ponuja veliko užitkov ob panoramskem pogledu na okoliške hribe, v Tamarju pa si gorski kolesarji lahko ogledajo tudi izvir Nadiže. Za poti, ki bi bile registrirane kot gorsko kolesarske poti, bi država sklenila enotno zavarovanje odgovornosti za lastnike zemljišč in upravljavce teh poti.

### **2.7.2 KRANJSKA GORA Z OKOLICO**

Kranjska Gora (slika 21) ponuja mnogo rekreativnih dejavnosti za aktivno preživljanje počitnic, poleg tega pa je tudi lahko dostopna in zaradi tega primerna za družine z otroki.

Zgodba o Kranjski Gori sega v drugo polovico 14. stoletja, ko so prebivalci začeli sekati tamkajšnje gozdove in jih spreminjati v kmetijska zemljišča in pašnike za ovce in govedo. Med prvo svetovno vojno je postala strateško pomembna, ko so ruski ujetniki zgradili vojaško cesto čez 1611 metrov visok prelaz Vršič iz doline Save v dolino Soče. Z izgradnjo železniške proge in prihodom turistov je Kranjska Gora dobila sloves turističnega kraja. Ime kraja in doline so v svet ponesli smučarski skoki in poleti v Planici. Skokovit turistični razcvet Kranjske Gore so ob koncu petdesetih let povzročile prve žičnice na pobočjih Vitranca. Kranjsko Goro in sosednjo vasico Podkoren danes povezuje tekma za svetovni pokal v alpskem smučanju, ki poteka na strmini v Podkorenu («Kranjska Gora in Podkoren», 2014).

Kranjska Gora ponuja čudovito panoramo in veliko možnosti športno-rekreativnih dejavnosti za družine. Gore so raj za pohodnike in plezalce, kolesarji se lahko preizkusijo v zahtevnejših gorskih vzponih ali pa se sprostijo v prijetni vožnji po urejenih poteh («Aktivnosti», 2014). Adrenalina željnim je v Kranjski Gori na voljo kolesarski park, ki ponuja užitke gorskega prostega stila in spust preko skakalnic, miz, gugalnic ter drugih ovir. Zanimiva ponudba v Kranjski Gori je tudi poletno sankališče Besna Pehta in Bedančeva drča, ki je primerna za manjše otroke. Posebno doživetje otrokom v Kranjski Gori predstavlja obisk Kekčeve dežele. V sosednji vasi Podkoren pa se obiskovalci Kranjske Gore in okolice lahko ustavijo na domačiji Rasinger, kjer se ukvarjajo s konji. Za opis športno-rekreativnih dejavnosti v Kranjski Gori smo se odločili, ker Kranjska Gora s svojo raznoliko turistično ponudbo in razgibanostjo terena ponuja užitke za prav vsakega člana družine.



**Slika 21.** Kranjska Gora (»Kranjska Gora«, 2014).

#### Rekreativne dejavnosti v Kranjski Gori:

- Bedančeva drča je 70 metrov dolg tobogan, na vrh katerega pelje tekoči trak, po toboganu pa se otroci spustijo z zračno blazino. Bedančeva drča predstavlja otrokom velik užitek;
- poletno sankališče Besna Pehta je 1500 metrov dolga proga na pobočju proge Vitranc 1. S svojo razgibanostjo ponuja mnogo užitkov ob spustu (»Poletno sankališče«, 2014);
- kolesarski park je namenjen kolesarjem, željnim adrenalina, saj omogoča spust na dvokilometrski progi z višinsko razliko približno 350 metrov. Poleg spusta proga v kolesarskem parku omogoča tudi »freeride« vožnjo preko 40 umetno narejenih ovir. Kolesarski park s svojo ponudbo in konfiguracijo terena kolesarjem, željnim avantur, nudi obilo užitkov (»Kolesarski park«, 2014).
- domačija Rasinger v Podkorenu ponuja šolo jahanja, jahanje v maneži, organizira pa tudi vodene izlete s konji v naravo.

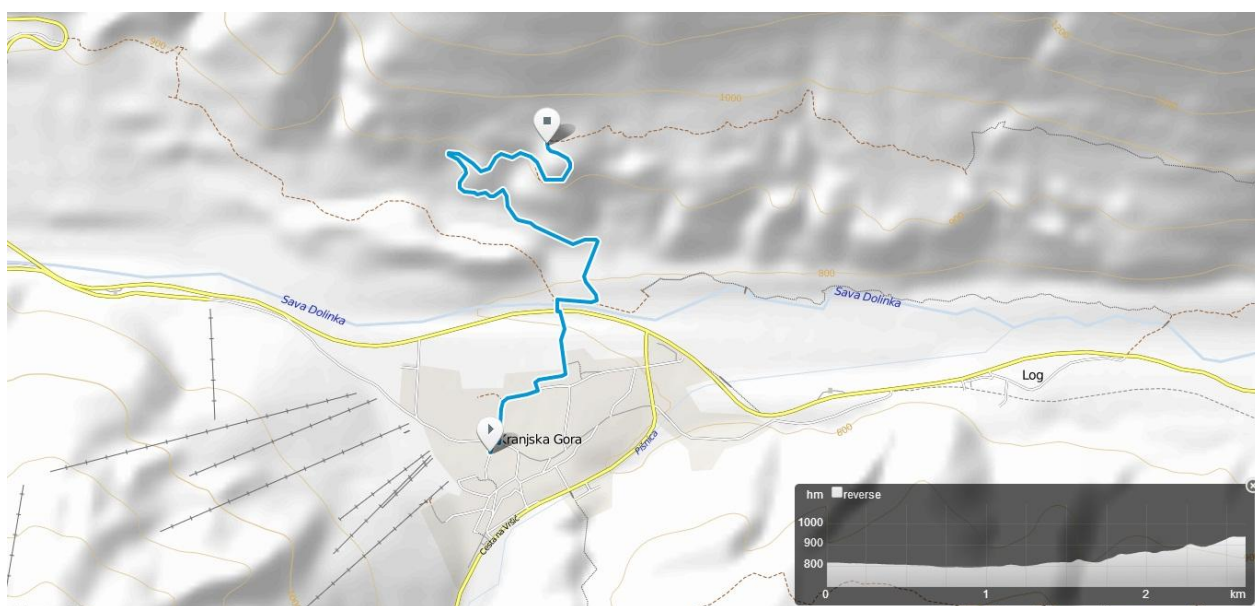
#### **2.7.3 SRNJAK**

Na Srnjak vodi široka makadamska pot, ki se ves čas rahlo vzpenja, vendar je pot kratka, tako da je primerna tudi za otroke. Srnjak je visok 955 metrov, po poti pa premagamo višinsko razliko 156 metrov (slika 23). Pot nas vodi preko glavne na makadamsko cesto proti Galeršam. Med potjo se odpira zelo lep razgled na Kranjsko Goro in sosednje vrhove. Na Srnjaku je gostišče (slika 22), kjer si lahko odpočijemo. Izlet na Srnjak je za otroke zanimiv tudi zato, ker se od gostišča lahko po ozki poti odpravimo peš do travnika, kjer se lahko otroci vzpenjo na prežo, ki jo lovci uporabljajo za opazovanje divjadi.

Dolžina poti: 6 km  
Višinska razlika: 156 m  
Čas ture: 1,5 h  
Zahtevnost vzpona: srednje zahtevno  
Zahtevnost spusta: srednje zahtevno



Slika 22. Gostilna Srnjak (»Gostilna Srnjak«, 2014).



Slika 23. Zemljevid poti na Srnjak (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666247-kranjska-gora-srnjak/#gsc.tab=0>).



#### 2.7.4 VOŠCA IN BLEKOVA PLANINA

Iz Kranjske Gore se s kolesom odpravimo na kolesarsko stezo, ki vodi proti Ratečam. Kolesarska steza je zelo lepo urejena in asfaltirana, primerna tudi za otroke. Sledimo kolesarski stezi do smučišča v Podkorenu, kjer pozimi poteka svetovni pokal v alpskem smučanju. Od tam nadaljujemo po cesti desno proti vasi Podkoren. Prečkamo glavno cesto, ki poteka od Rateč proti Kranjski Gori, in se zapeljemo v Podkoren. Pot skozi vas je primernejša in varnejša kot vožnja po glavni cesti, saj je precej manj prometna. V vasi Podkoren vidimo lipo, ki je simbol Gasilskega društva Podkoren, stara pa je že več kot 100 let. Na zahodu vasi se nahaja cerkev svetega Andreja, zgrajena v gotskem slogu in vredna ogleda. Nadaljujemo z rahlim vzponom skozi vas, vmes si lahko ogledamo tudi konje na domačiji Rasinger. Nadaljujemo naravnost navzgor in zapeljemo v podvoz, nato pa se vključimo na cesto, ki vodi proti Korenskemu sedlu. S tem se izognemo prečkanju zelo prometne ceste malo višje. Cesta proti Korenskemu sedlu se kar precej vzpne. Po njej vozimo do odcepa, ki na desno vodi proti Vošci in Blekovi planini. Nadaljujemo po makadamski cesti do odcepa, kjer zavijemo levo proti Vošci, od koder lahko občudujemo čudovit razgled na Julijske Alpe. Z Vošce se nato spustimo nazaj na cesto in sledimo poti do odcepa, ki vodi na Blekovo planino (slika 24), kjer se odpre pogled na vrhove Julijskih Alp, sosednjo Avstrijo, posebej zanimiv pa je pogled na avstrijsko Baško jezero. Ob jasnem vremenu pogled seže celo do Vrbskega jezera. Blekova planina je visoka 1629 metrov, po poti pa premagamo višinsko razliko 859 metrov (slika 25).

Dolžina poti: 36 km

Višinska razlika: 859 m

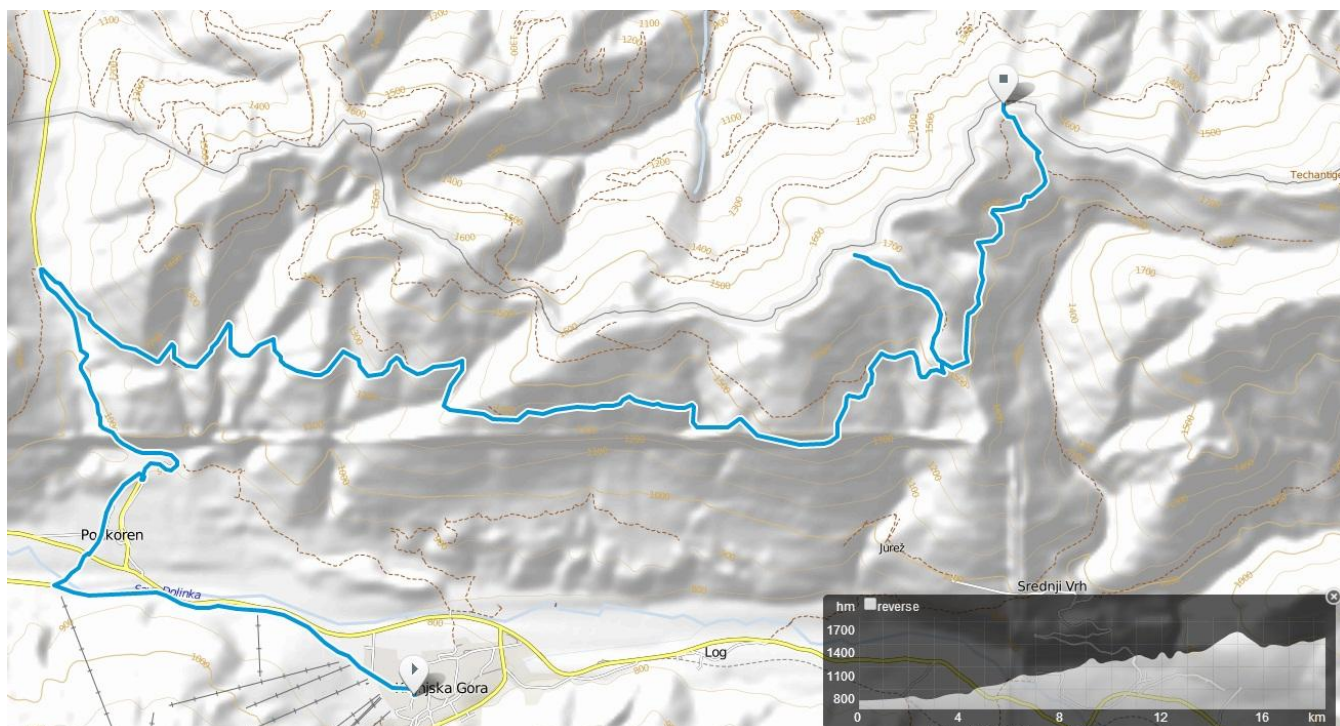
Čas ture: 3 h

Zahtevnost vzpona: zahtevno

Zahtevnost spusta: zahtevno



*Slika 24. Blekova planina (»Blekova planina«, 2014).*



Slika 25. Zemljevid poti na Voščo in Blekovo planino (<http://www.bikemap.net/si/route/2666272-kranjska-gora-voasca-blekova-planina/#gsc.tab=0>).

### 2.7.5 TROMEJA

Peč ali Tromeja (slika 26) je vrh, kjer se stikajo tri državne meje, in sicer Italije, Avstrije in Slovenije. Na začetku ture se usmerimo na kolesarsko stezo proti Ratečam. Ob poti se lahko ustavimo in si ogledamo Zelence, ki so izvir Save Dolinke. Voda pride na dan iz do 2 metra globokega jezera zelene barve, po čemer je izvir dobil ime. Zelenci so naravni rezervat, tu ima dom veliko ogroženih živalskih in rastlinskih vrst. Malo pred križiščem, kjer se levo odcepi cesta proti Planici, se usmerimo desno proti Ratečam. Prečkamo glavno cesto in sledimo cesti naprej proti vasi Rateče. Peljemo se skozi vas in pridemo na križišče, kjer se usmerimo na makadamsko cesto proti Tromeji. Pot na Tromejo se ves čas rahlo vzpenja in je kar dolga, tako da je primerna za izkušenejšje kolesarje. Na vrhu Tromeje je smučišče in lep razgled na Julijske Alpe ter na Avstrijo. Na Tromeji vsako leto poteka srečanje planincev kot znak sodelovanja med narodi. Tromeja leži na višini 1510 metrov, po poti premagamo višinsko razliko 670 metrov (slika 27).

Dolžina poti: 26 km

Višinska razlika: 670 m

Čas ture: 2,5 h

Zahtevnost vzpona: srednje zahtevno

Zahtevnost spusta: srednje zahtevno



Slika 26. Tromeja (Premerl in Premerl, 2014).



Slika 27. Zemljevid poti na Tromejo (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666328-kranjska-gora-ratece-tromeja/#gsc.tab=0>).

## 2.7.6 KRNICA

V Krnico (slika 28) se odpravimo iz Kranjske Gore po cesti, ki pelje na Vršič. Kmalu prispemo do jezera Jasna, kjer je primerno mesto za postanek. Jezero si je vredno ogledati, še posebej zanimivo je za otroke. Z vožnjo nadaljujemo naprej po cesti in kmalu zagledamo odcep v levo, kjer se začne makadamska cesta proti Krnici. Pot je privlačna, saj lahko ves čas občudujemo razgled na okoliške vrhove. Ob poti teče reka Pišnica, kjer se lahko tudi osvežimo. Med potjo opazimo tudi planinsko pot skozi Kačji graben, ki vodi na Špik. Vmes se lahko ustavimo tudi v Malem Tamarju, kjer je spominski park, ki je posvečen ponesrečenim v gorah. Od tu je čudovit razgled, odlično se vidi Kriška stena. S turo nadaljujemo naprej po makadamski cesti in kmalu prispemo na končni cilj v Krnico. Tam se nahaja kočča, kjer si lahko odpočijemo in okrepčamo. Tura ni prezahtevna, le zadnji del poti je nekoliko težji. Krnica je tudi izhodišče za pohodniške ture, od tam vodi pot na Špik in na Križ čez Kriško steno. Tura je krajša, v zadnjem delu sicer nekoliko bolj zahtevna, vendar se v Krnico lahko odpravimo tudi z otroki. Krnica leži na nadmorski višini 1113 metrov, po poti pa premagamo višinsko razliko 304 metre (slika 29).

Dolžina poti: 15 km

Višinska razlika: 304 m

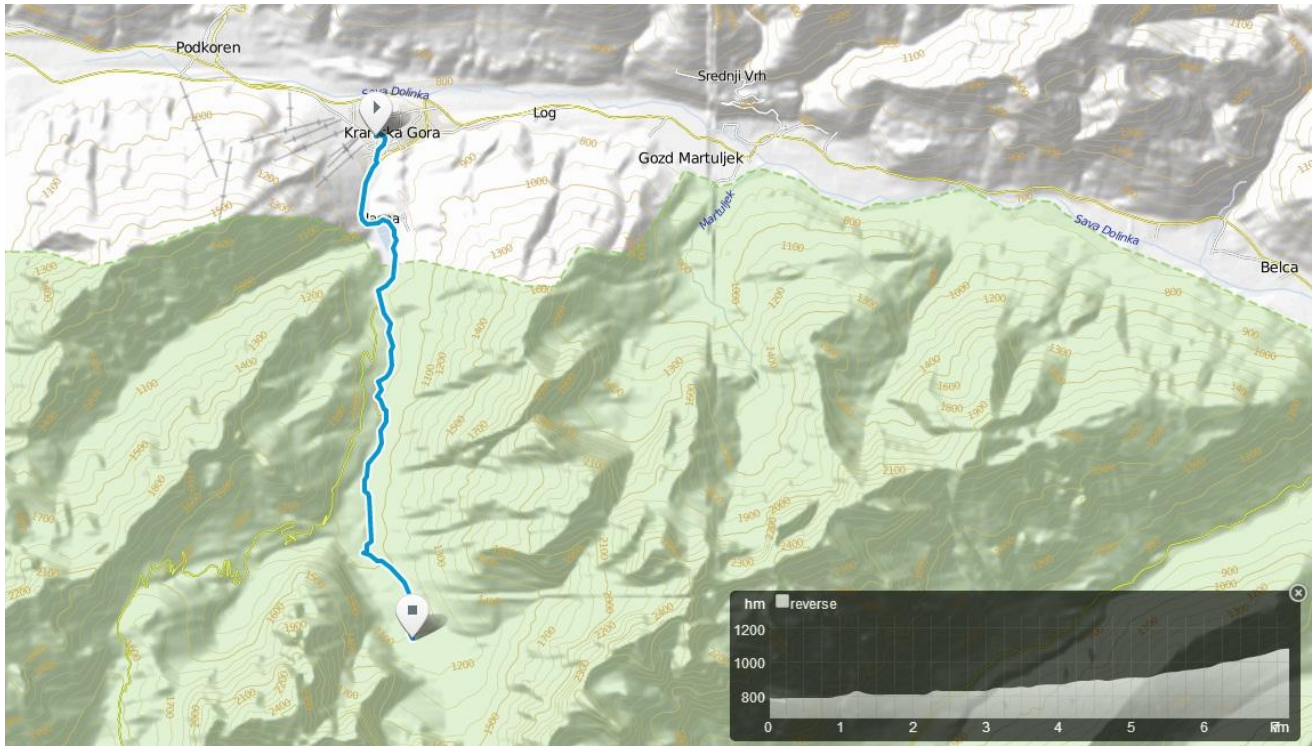
Čas ture: 2 h

Zahtevnost vzpona: srednje zahtevno

Zahtevnost spusta: srednje zahtevno



*Slika 28. Krnica (»KRNICA – KOČA V KRNICI«, 2014).*



Slika 29. Zemljevid poti v Krnico (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666342-kranjska-gora-krnica/#gsc.tab=0>).

## 2.8 MOŽNOSTI ZA RAZVOJ GORSKEGA KOLESARSTVA V SLOVENIJI

Gorskega kolesarstva kot turističnega proizvoda v Sloveniji še ni mogoče tržiti tako kot v nekaterih državah s podobno konfiguracijo terena, ker ima Slovenija določene omejitve, med drugim neurejene razmere lokalnih skupnosti z lastniki zemljišč in omejitve vožnje v naravnem okolju, ki je določena z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave iz leta 2014.

Ker se vedno več ljudi odloča za aktivno preživljanje počitnic, je nujna vključitev gorskega kolesarstva v turistično ponudbo posameznih krajev. Gorskokolesarski turist zahteva nekaj specifičnosti, ki jih je pri načrtovanju turistične ponudbe treba upoštevati:

- urediti je treba kolesarsko infrastrukturo: očistiti in urediti zapuščene poti (npr. mulatjere, železniške poti), ki so za gorske kolesarje izredno privlačne, povezati turistične centre in ustvariti kolesarsko mrežo poti ter urediti ustrezno signalizacijo z informacijskimi tablami, po katerih bi se gorski kolesarji lahko orientirali in izbirali ustrezne smeri poti;
- ker so take poti pomembne za razvoj gorskokolesarskega turizma, je treba skleniti dogovor med lastniki zemljišč, lokalno skupnostjo in Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport (MIZŠ), da te poti registrirajo kot poti, po katerih lahko gorski kolesarji kolesarijo;
- gorskim kolesarjem je treba ponuditi tudi primerno spremljajočo ponudbo, kot je servis koles, možnost najema koles, počivališča za kolesarje in informacijske točke;
- gorski kolesarji morajo biti obveščeni tudi o kulturnih prireditvah;
- izdelati bi morali gorskokolesarske vodnike za posamezne kraje, ki bi označevali težavnost poti, poleg tega pa bi opozarjali tudi na naravne in kulturne znamenitosti in gostinsko ponudbo med potjo;
- organizirati vodene gorskokolesarske ture z ustreznim vodnikom;
- gorske kolesarje na različnih seminarjih izobraževati in jih usmerjati k primernemu odnosu do narave in prostora, v katerem izvajajo svojo športno-rekreativno dejavnost;
- organizirati kolesarske dogodke in tekmovanja;
- pripraviti turistične ponudbe, ki bi poleg gorskega kolesarstva vsebovale tudi druge dejavnosti, npr. jahanje, adrenalinski park, možnost kopanja v bazenih, wellness centri;
- ponudniki turističnih storitev (hoteli, zasebniki, ki oddajajo sobe, gostinski delavci ...) bi morali sodelovati in prispevati del sredstev za izgradnjo in vzdrževanje žičnic, ker je njihov zaslužek odvisen tudi od kakovostnih storitev žičnic, ki poleti omogočajo gorsko kolesarstvo v kolesarskih parkih;

- predstavitev turističnega proizvoda Trans – Slovenija, ki opisuje traso za prečkanje Slovenije od Tromeje do Pirana v sedmih etapah in je nastal v sodelovanju nemškega gorskega kolesarja Ulija Staciuja z nekaterimi slovenskimi turističnimi delavci in športnimi zanesenjaki.

### 3 SKLEP

Gorsko kolesarstvo je vedno bolj priljubljena športno-rekreativna dejavnost. Urška Drofenik (2012) ugotavlja, da velik del gorskih kolesarjev prihaja iz osrednjeslovenske regije, kar kaže na to, da gorsko kolesarstvo v veliki meri predstavlja umik iz urbanega okolja in ostalega prometa, da gorski kolesarji v naravi iščejo mir in sprostitev in uživajo v stiku z naravo. Anketa tudi kaže, da večina gorskih kolesarjev najraje uporablja makadamske in gozdne poti. Dejstvo je, da vsaka dejavnost v naravi vpliva na okolje. Študije, ki so bile narejene v tujini, dokazujejo, da gorski kolesarji ne obremenjujejo okolja bolj kot ostali udeleženci v naravi.

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave, ki je bil sprejet junija 2014, gorskim kolesarjem ni naklonjen in jim predstavlja velike omejitve. Sprejet je bil kljub velikemu nasprotovanju gorskih kolesarjev in kljub temu da v Sloveniji ni bila narejena študija, ki bi dokazovala, da gorski kolesarji s svojo dejavnostjo obremenjujejo naravo bolj kot pohodniki. Zakon bo gorske kolesarje prisilil, da bodo s svojo dejavnostjo delali prekrške, mnogi kolesarji pa se bodo odločali, da bodo svojo dejavnost izvajali v tujini, kar bo imelo posledice tudi za turizem.

Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Ur. l. RS št. 16/95) iz leta 1995 v prvem členu prepoveduje voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni pogon in s kolesi v naravnem okolju. Prvi člen te Uredbe tudi natančno definira naravno okolje. Državni zbor RS je 12. 6. 2014 sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave. Namen zakona je, da se v naravnem okolju vožnja z vozili na motorni pogon in drug lasten pogon omeji le na prometno infrastrukturo, vožnja izven cest pa v celoti prepove in ustrezno kaznuje, pri čemer je glavni cilj, da se preprečijo škodljive posledice vožnje z vozili na motorni pogon in lasten pogon na neutrjenih površinah.

Lokalne skupnosti bi morale v dogovoru z Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport (MIZŠ) registrirati te poti in izdati vodnike, ki bi gorske kolesarje usmerjale pri njihovi dejavnosti. Če so deli poti v zasebni lasti, bi morala lokalna skupnost in MIZŠ z lastniki zemljišč doseči soglasje za uporabo teh zemljišč v namene gorskega kolesarstva in jim plačati nadomestilo za uporabo tekočega metra poti.

Slovenija ima zaradi svoje razgibanosti in turistične infrastrukture dobre možnosti za razvoj gorskokolesarskega turizma. Rešitev bi bila v gradnji novih poti za gorske kolesarje, tokove gorskih kolesarjev v naravi bi morali urejati bolj učinkovito, ne le z omejevanjem in prepovedovanjem. Poleg tega bi morali zgraditi več kolesarskih parkov, ki bi gorskim kolesarjem ponujali različne užitke v naravi. Treba bi bilo urediti kolesarsko infrastrukturo, očistiti in urediti zapuščene poti (npr. mulatjere, železniške poti), ki so za gorske kolesarje izredno privlačne, urediti ustrezno signalizacijo z informacijskimi tablami, po katerih bi se gorski kolesarji lahko orientirali in izbirali ustrezne smeri poti. Ker so take poti pomembne za razvoj gorskokolesarskega turizma, je treba skleniti dogovor med lastniki zemljišč, lokalno skupnostjo in MIZŠ, da te poti registrirajo kot poti, po katerih lahko gorski kolesarji kolesarijo. Gorskim kolesarjem je treba ponuditi tudi primerno spremljajočo ponudbo, kot so servis koles, možnost najema koles, počivališča za kolesarje in informacijske točke. Izdelati bi morali gorskokolesarske vodnike za posamezne kraje, ki bi označevali težavnost poti, opozarjali pa bi tudi na naravne in kulturne znamenitosti in gostinsko ponudbo med potjo.



Za predstavitev Kranjske Gore smo se odločili zaradi poznavanja turistične infrastrukture kraja. Kranjska Gora s svojo turistično ponudbo ponuja veliko užitkov še tako zahtevnemu gostu, res pa je, da leži na območju, kjer je narava zelo raznolika in že sama po sebi ponuja veliko. Kot je bilo že omenjeno, je v Kranjski Gori z okolico veliko možnosti za gorsko kolesarstvo, nekatere ture so zelo zahtevne in primerne za vztrajnejše in izkušene kolesarje, spet druge so lažje in primerne tudi za otroke. V diplomski nalogi smo prikazali poti, ki so primerne za oboje, in predlagali tudi nekatere druge aktivnosti, ki so primerne za otroke. Ker mnogi gorski kolesarji aktivne počitnice preživljajo tako, da kolesarjenje dopolnjujejo s pohodništvom, je Kranjska Gora z okolico primerna izbira.

Ljubitelji gorskega kolesarstva upamo, da se bodo kljub sprejetemu Zakonu o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave stvari odvijale v prid gorskim kolesarjem.

#### 4 VIRI

- 29` gorska kolesa. (2014). Valy. Pridobljeno iz <http://www.valy.si/katalog/18/29-gorska-kolesa>
- Aktivnosti. (2014). Kranjska Gora. Pridobljeno iz <http://www.kranjska-gora.si/poletne-aktivnosti>
- Bjorkman, A. (1996). *Off Road Bicycle and Hiking Trail User Interactions: A Report to the Wisconsin Natural Resources Board* (Raziskovalno poročilo). Wisconsin Department of Natural Resources: Bureau of Research.
- Burnik, S., Petrovič, D., Gratej, L., Zubin, A. in Jereb, B. (2012). *ABC dejavnosti v naravi*. Ljubljana: Fakulteta za šport.
- Chiu, L. in Kriwoken, L. (2003). *Managing Recreational Mountain Biking in Wellington Park, Tasmania, Australia* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz [http://eprints.utas.edu.au/2948/1/Managing Recreational Mountain Bike.pdf](http://eprints.utas.edu.au/2948/1/Managing_Recreational_Mountain_Bike.pdf)
- Crockett, Christopher, S. (1986). *Survey of Ecological Impact Considerations Related to Mountain Bicycle Use on the Edwards Field Trail at Joseph D. Grant County Park* (Raziskovalno poročilo). Santa Clara County (CA) Parks Dept.
- Dekleva, A. (12. 9. 2011). *Zakon: Pripombe in predlogi KZS & Co. MTB*. Pridobljeno iz <http://www.mtb.si/novice/385-zakon-pripombe-in-predlogi-kzs-co.html>
- Doupona Topič, M. in Petrovič, K. (2007). *Šport in družba: sociološki vidiki*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Inštitut za šport.
- Drofenik, U. (2012). *Gorsko kolesarstvo v zavarovanih območjih na primeru Triglavskega narodnega parka* (Diplomsko delo, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta). Pridobljeno iz [http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn\\_drofenik\\_urska.pdf](http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn_drofenik_urska.pdf)
- Feldschutzgesetz. (1988). 2. člen. 15/1989. Landesrecht Burgenland. Bundeskanzleramt. Recht informations system. Pridobljeno iz <http://schusztzter.bljv.at/JAGD/Alle%20Gesetze%20u%20VO/106.pdf>
- Forstgesetz. (1975). 33. člen. 440/1975. Bundesrecht. Bundeskanzleramt. Recht informations system. Pridobljeno iz <http://www.ris.bka.gv.at/Ergebnis.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Kundmachungsorgan=&Index=&Titel=forstgesetz+1975&Gesetzesnummer=&VonArtikel=&BisArtikel=&VonParagraf=&BisParagraf=&VonAnlage=&BisAnlage=&Typ=&Kundmachungsnummer=&Unterzeichnungsdatum=&FassungVom=29.09.2009&ImRisSeit=Undefined&ResultPageSize=100&Suchworte=>
- Gander, H. in Ingold, P. (1996). *Reactions of Male Alpine Chamois *Rupicapra r.rupicapra* to Hikers, Joggers and Mountainbikers* (Raziskovalno poročilo). Biological Conservation, 79:107-109.
- Giro d'Italia*. (2014). Wikipedija. Prosta enciklopedija. Pridobljeno iz [http://sl.wikipedia.org/wiki/Giro\\_d'Italia](http://sl.wikipedia.org/wiki/Giro_d'Italia)

- Gorsko kolesarstvo. (2014). Wikipedija. Prosta enciklopedija. Pridobljeno iz [http://sl.wikipedia.org/wiki/Gorsko\\_kolesarstvo](http://sl.wikipedia.org/wiki/Gorsko_kolesarstvo)
- International Mountain Bicycling Association. (2014). Wikipedija. The Free Encyclopedia. Pridobljeno iz [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Mountain\\_Bicycling\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Mountain_Bicycling_Association)
- Jaklič, M. (4. 4. 2014). *Adijo, tovarna: Tovarna Rog je cvetela v drugačnih časih*. Delo. Pridobljeno iz <http://www.delo.si/adijo-tovarna/adijo-tovarna-tovarna-rog-je-cvetela-v-drugacnih-casih.html>
- Kako izbrati pravo velikost kolesa?. (2014). Mestno kolo. Pridobljeno iz <http://www.mestnokolo.si/informacije-o-izdelkih/kako-izbrati-pravo-velikost-kolesa>
- Kolesarska zveza Slovenije. (2014). Kolesarska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs.htm>
- Kolesarski park. (2014). RTC Žičnice Kranjska Gora. Pridobljeno iz [http://www.kr-gora.si/kolesarski\\_park](http://www.kr-gora.si/kolesarski_park)
- Kolesarstvo. (2014). Wikipedija. Prosta enciklopedija. Pridobljeno iz <http://sl.wikipedia.org/wiki/Kolesarstvo>
- Kranjska Gora in Podkoren. (2014). Kranjska Gora. Pridobljeno iz <http://www.kranjska-gora.si/Kraji-in-doline/Kranjska-Gora-in-Podkoren>
- League of American Bicyclists. (2014). Wikipedija. The Free Encyclopedia. Pridobljeno iz [http://en.wikipedia.org/wiki/League\\_of\\_American\\_Bicyclists](http://en.wikipedia.org/wiki/League_of_American_Bicyclists)
- Marion, J. in Wimpey, J. (2007). Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices. *Managing Mountain Biking: IMBA`s Guide to Providing Great Riding*. Pridobljeno iz <https://www.imba.com/resources/research/trail-science/environmental-impacts-mountain-biking-science-review-and-best-practices>
- O komisiji. (2014). Komisija za turno kolesarstvo. Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=114>
- Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX. (2014). Kolesarska zveza 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. (2014). *Pravni vidiki in možnosti za razvoj gorskega kolesarstva na Koroškem* (Magistrska naloga, Univerza na Primorskem, Fakulteta za management). Pridobljeno iz [http://www.ediplome.fm-kp.si/Ogris\\_Matjaz\\_20140225.pdf](http://www.ediplome.fm-kp.si/Ogris_Matjaz_20140225.pdf)
- Papouchis, C. M., Singer, F. J. in Sloan, W. (2001). *Responses of Desert Bighorn Sheep To Increased Human Recreation* (Raziskovalno poročilo). *Journal of Wildlife Management*, 65(3):573-582.
- Parcours 2014. (2014). Le Tour de France. Pridobljeno iz <http://www.letour.fr/le-tour/2014/fr/parcours-general.html>

- Poletno sankališče. (2014). Kranjska Gora. Pridobljeno iz <http://www.kranjska-gora.si/Aktivnosti/Poletno-sankalisce>
- Priporočila turnim kolesarjem. (2014). Komisija za turno kolesarstvo. Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=116>
- Razmere v tujini. (2012). Odprimo poti. 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)
- Sporazum o gorskem kolesarjenju na Bavarskem. (2000). Komisija za turno kolesarstvo, Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz [http://ktk.pzs.si/files/File/Tuja%20pravna%20ureditev/Bavarski\\_sporazum.pdf](http://ktk.pzs.si/files/File/Tuja%20pravna%20ureditev/Bavarski_sporazum.pdf)
- Sprung, G. (2014). *Vpliv gorskega kolesarjenja na naravno okolje* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz spletne strani Komisija za turno kolesarstvo, Planinska zveza Slovenije: [http://ktk.pzs.si/files/File/vpliv\\_narava/vpliv\\_mtb\\_na\\_naravno\\_okolje.pdf](http://ktk.pzs.si/files/File/vpliv_narava/vpliv_mtb_na_naravno_okolje.pdf)
- Šemrl, Š. (2012). *Savsko-soške kolesarske poti v Triglavskem narodnem parku* (Diplomsko delo, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport). Pridobljeno iz <http://www.fsp.uni-lj.si/COBISS/Diplome/Diploma22059140SemrlSpela.pdf>
- Šket, G. (2012). *27.5-palčna gorska kolesa: kompromis, trik ali zmeda?*. Polet. Pridobljeno iz <http://www.polet.si/dosjeji-x/275-palcna-gorska-kolesa-kompromis-trik-ali-zmeda>
- Šport – Zgodbe. (2014). RTV SLO. Pridobljeno iz <http://www.rtv slo.si/sport/zgodbe/kolesarska-dirka-po-spaniji/176>
- Thurston, E. in Reader, Richard, J. (2001). *Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz [http://we.got.net/~landauer/mtb/Guelph\\_MTB\\_study.pdf](http://we.got.net/~landauer/mtb/Guelph_MTB_study.pdf)
- Tour de France 1903. (2013). Wikipedija. Prosta enciklopedija. Pridobljeno iz [http://sl.wikipedia.org/wiki/Tour\\_de\\_France\\_1903](http://sl.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1903)
- Uredba o kategorizaciji prog. (19. 1. 2009). Ur. l. RS št. 4/09. Pridobljeno iz <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=2009130>
- Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. (17. 3. 1995). Ur. l. RS št. 16/95. Pridobljeno iz <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=1995800>
- Wilson, J. in Seney, J. (1994). *Erosional Impact of Hikers, Horses, Motorcycles, and Off-Road Bicycles on Mountain Trails in Montana* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz <http://www.uvm.edu/rsenr/vtcdc/trails/erosionalimpactofhikers.pdf>
- Zajc, P. (april 2014). Avstrija: Omehčali so se tudi severni sosede. *Bicikel*, 40-43. Pridobljeno iz [http://odprimopoti.si/doc/bicikel\\_bp\\_vsi.pdf](http://odprimopoti.si/doc/bicikel_bp_vsi.pdf)

Zajc, P. in Berzelak, N. (2014). *Gorsko kolesarjenje v naravnem okolju* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno iz spletne strani Odprimo poti: [http://odprimopoti.si/doc/anketa\\_2014\\_porocilo\\_koncno.pdf](http://odprimopoti.si/doc/anketa_2014_porocilo_koncno.pdf)

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave. (24.1.2014).

*Zakonska podlaga*. (2014). Komisija za turno kolesarstvo. Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=130>

*Zgodovina koles na Slovenskem*. (2014). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za matematiko in fiziko, Oddelek za matematiko in mehaniko. Pridobljeno iz <http://www.educa.fmf.uni-lj.si/izodel/sola/2002/di/Penca/ena/zgodovina.htm>

*Zgodovina kolesarstva*. (2013). Wikipedija. Prosta enciklopedija. Pridobljeno iz [http://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina\\_kolesarstva](http://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_kolesarstva)

#### 4.1 VIRI SLIK

2011 Orbea Alma 29er S Team. (2014). Find The Best. Pridobljeno iz <http://mountain-bikes.findthebest.com/l/576/2011-Orbea-Alma-29er-S-Team>

A Quick History of Bicycles. (2014). Pedaling History Bicycle Museum. Pridobljeno iz <http://www.pedalinghistory.com/PHhistory.html>

Bikemap.net (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666342-kranjska-gora-krnica/#gsc.tab=0>)

Bikemap.net (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666328-kranjska-gora-ratece-tromeja/#gsc.tab=0>)

Bikemap.net (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666247-kranjska-gora-srnjak/#gsc.tab=0>)

Bikemap.net (<http://www.bikemap.net/sl/route/2666272-kranjska-gora-vosca-blekova-planina/#gsc.tab=0>)

Bike-Tour durch `s Oberallgäu. (2014). Explorer Hotel Oberstdorf. Pridobljeno iz <http://www.explorer-hotel.com/oberstdorf/bilder/62367.html>

Blekova planina. (2014). Hribi.net. Pridobljeno iz <http://www.hribi.net/slika.asp?gora=8204>

Castelli Majica Free. (2012). Kolesarska Trgovina.si. Pridobljeno iz <http://www.kolesarskatrgovina.si/majice/445-castelli-majica-free.html>

DEAR BIKE FRIEND, WELCOME IN THE DOLOMITES!. (2014). Dolomite biking. Pridobljeno iz <http://www.dolomitebiking.com/en/>

Gostilna Srnjak. (2014). Hribi.net. Pridobljeno iz <http://www.hribi.net/slika.asp?gora=9376>

Guitar, T. (2010). Mi-Tech Tyke 29"er: Final Review. Twenty Nine Inches. Pridobljeno iz <http://twentynineinches.com/2010/10/07/mi-tech-tyke-29er-final-review/>

Izlet: Peč – Tromeja – (1508 m) – 16. 3. 2013. (2014). Planinsko društvo Integral. Pridobljeno iz <http://www.pdintegral.si/izlet-pec-tromeja>

Kako izbrati pravo velikost kolesa?. (2014). Mestno kolo. Pridobljeno iz <http://www.mestnokolo.si/informacije-o-izdelkih/kako-izbrati-pravo-velikost-kolesa>

Kolesarska čelada Aero X511. (2014). Intersport. Pridobljeno iz [http://www.intersport.si/izdelki/kolesarjenje/kolesarske\\_celade\\_in\\_ocala/nakamura-kolesarska-%25c4%258delada-aero-x511\\_p4852](http://www.intersport.si/izdelki/kolesarjenje/kolesarske_celade_in_ocala/nakamura-kolesarska-%25c4%258delada-aero-x511_p4852)

KRANJSKA GORA. (2014). Kraji – Slovenija. Pridobljeno iz [http://kraji.eu/slovenija/kranjska\\_gora/slo](http://kraji.eu/slovenija/kranjska_gora/slo)

KRNICA – KOČA V KRNICI. (2014). Kraji – Slovenija. Pridobljeno iz [http://kraji.eu/slovenija/koca\\_v\\_krnici/slo](http://kraji.eu/slovenija/koca_v_krnici/slo)

Kršitev? Ukrepite TAKOJ!. (30. 8. 2011). Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://www.pzs.si/novice.php?pid=6161>

- Moške kolesarske rokavice Extreme Gel Glove.* (2014). Intersport. Pridobljeno iz [http://www.intersport.si/izdelki/kolesarjenje/kolesarska\\_oblacila/briko-moske-kolesarske-rokavice-extreme-gel-glove\\_p4840](http://www.intersport.si/izdelki/kolesarjenje/kolesarska_oblacila/briko-moske-kolesarske-rokavice-extreme-gel-glove_p4840)
- Mountainbiken in Tirol.* (2014). Ischgl. Pridobljeno iz <http://www.ischgl.com/de/active/biken-wandern/mountainbiken-tirol>
- New Mountain Bikes.* (2014). Rocky Mountain Road Bikes. Pridobljeno iz <http://rockymountainroadbikes.com/mountain-bikes/new-mountain-bikes.html>
- Odmevi gorskih kolesarjev: »Še naprej bomo v ilegali!«.* (29.1.2014). Delo. Pridobljeno iz <http://www.delo.si/novice/slovenija/odmevi-gorskih-kolesarjev-se-naprej-bomo-v-ilegali.html>
- Orbea Alma S10 Hardtail Bike 2012.* (2014). Bike part store. Pridobljeno iz <http://bikepart-store.com/products/Orbea-Alma-S10-Hardtail-Bike-2012.html>
- Specialized SX Trail I Bike.* (2014). Vital MTB. Pridobljeno iz <http://www.vitalmtb.com/product/guide/Bikes,3/Specialized/SX-Trail-1,2983#product-specs>
- The Bicycles of the 1800's.* (2014). Machine-History. Pridobljeno iz <http://www.machine-history.com/The%20Bicycles%20of%20the%201800%2019th%20Century>
- The History of the Folding Bike.* (2014). The Folding Cyclist. Pridobljeno iz <http://www.foldingcyclist.com/folding-bike-history.html>
- Who Invented the Bicycle?.* (2014). Bicycle and Bikes. Pridobljeno iz <http://www.bicycle-and-bikes.com/who-invented-the-bicycle.html>