

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA ŠPORT
Športna vzgoja

TURNO KOLESARSTVO IN ZAKONODAJA

DIPLOMSKO DELO

MENTOR:
doc. dr. Matej Majerič, prof. šp. vzg.
RECENZENT
prof. dr. Stojan Burnik, prof. šp. vzg.

Avtor dela:
LUKA MEJAČ

Ljubljana, 2016

ZAHVALA

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

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

Ključne besede: turno kolesarstvo, organiziranost panoge, zakonodaja, ureditev v alpskih državah, vožnja v naravnem okolju, predlogi za ureditev

TURNO KOLESARSTVO IN ZAKONODAJA

Luka Mejač

IZVLEČEK

Turno kolesarstvo je športno-rekreativna dejavnost, ki je v Sloveniji vse bolj priljubljena. Je netekmovalna zvrst gorskega kolesarstva, ki poteka v gorskem svetu, glavni cilj turnih kolesarjev pa je doživetje v naravi.

Organiziranost turnega kolesarstva je v Republiki Sloveniji v domeni Komisije za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije, ki usmerja delovanje turnih kolesarjev, ter s tem prispeva k sožitju uporabnikov planinskih poti. Najnovejša pridobitev turnih kolesarjev je v letu 2016 odprta Slovenska turnokolesarska pot.

Kolesarjenje v Sloveniji opredeljuje več zakonov. Vožnja v naravnem okolju je urejena z Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju ter novelo Zakona o ohranjanju narave. Vožnja z vozili je v naravnem okolju prepovedana in se omejuje na obstoječo prometno infrastrukturo. Kolesarjenje izven cest je s tem prepovedano, za kršitve pa so predpisane denarne kazni. S tem naj bi preprečili negativne vplive vožnje na neutrjenih terenih.

Republika Slovenija se razvija v pravo gorskokolesarsko območje, vendar kljub svojim naravnim možnostim in priljubljenosti kolesarjenja v gorah trendu razvoja gorskega kolesarstva v tujini ni sledila. Problem predstavlja predvsem nerazvojno naravnana zakonodaja ter nepopolna ureditev vožnje v naravnem okolju, postavlja pa se tudi vprašanje ali je vpliv vožnje s kolesi na naravo res tako velik, da bi jo morali prepovedati.

Cilj diplomskega dela je bil raziskati problematiko urejanja vožnje v naravnem okolju v Republiki Sloveniji s poudarkom na kolesarjenju, jo primerjati s pravno ureditvijo v alpskih državah (Avstrija, Francija, Italija, Nemčija in Švica), ter podati nekaj utemeljenih predlogov za nadaljnje ukrepe glede ureditve problematike.

Pri diplomskem delu smo uporabili deskriptivno metodo dela. Pri pisanju smo si pomagali z domačimi in tujimi viri. Pregled obstoječe literature je pokazal, da turno kolesarstvo v drugih alpskih državah določajo primernejše zakonodajne ureditve, saj v teh državah zakoni dovoljujejo vožnjo v naravnem okolju in so le osnova za nadaljnje urejanje vožnje s strani posameznih pokrajin, dežel in parkov.

Posegli smo v temo, ki je v Republiki Sloveniji še precej neurejena in neraziskana, vendar smo odgovorili na nekatera aktualna vprašanja, ki so povezana s kolesarjenjem v naravnem okolju. Podali smo nekaj iztočnic in utemeljenih predlogov za nadaljnje razprave in ukrepe glede usmerjanja in ureditve vožnje v naravnem okolju ter s tem povezanega razvoja gorskega in turnega kolesarstva v državi.

Keywords: all mountain biking, discipline organisation, legislation, organisation in the Alpine countries, riding in the natural environment, suggestions for regulations and legislative changes

ALL MOUNTAIN (BIKING) AND THE LEGISLATION CONCERNING IT

Luka Mejač

ABSTRACT

Mountain biking is a sports and recreational activity, which is becoming ever more popular in Slovenia. It is of non-competitive nature and usually restricted to mountainous areas. Most mountain bikers ride to seek adventure.

In Slovenia, the organisation of mountain biking falls under the responsibilities of the Mountain Biking Commission of Slovenia, a member of the Alpine Association of Slovenia and the body tasked with regulating the bikers' activities and maintaining the overall harmony among the users of mountain trails. The most recent achievement of the Slovene mountain bikers was the opening of the Slovene mountain biking trail in 2016.

Mountain Biking in Slovenia is regulated by several laws regarding vehicle usage in the natural environment, particularly the Decree on the Prohibition of Vehicle Usage in the Natural Environment and the amended Nature Conservation Act. Those restrict vehicle usage to the existing road traffic infrastructure. Riding off roads is thus prohibited by law and may be subject to penalty. Such legislature aims to reduce the negative effects of the off-road vehicle usage on the environment.

Slovenia is turning into a prominent mountain biking destination, but despite the potential of its landscapes and the increasing popularity of mountain biking, the country's offer in this field is lagging behind international trends. The problem lies in the incomplete legislation being in the way of progress. Additionally, there are considerable doubts about the effects of mountain biking on the environment being so severe that the complete prohibition is needed.

The main goal of the thesis was to investigate the issues regarding the laws regulating vehicle usage in the natural environment in Slovenia, especially in relation to mountain biking, and to compare the latter with the legislatures in other Alpine countries (Austria, France, Italy, Germany, Switzerland) in order to present some ideas for improving the domestic laws.

In this bachelor thesis, the descriptive method was used. The thesis is written on the basis of the sources written in Slovenia and other Alpine countries. The sources showed that in other Alpine countries, mountain biking is much better regulated than in Slovenia, for the laws abroad permit vehicle usage in the natural environment and serve as the basis for further regulation on the part of individual regions, states and parks.

We tackled a subject that has not yet received a lot of attention in Slovenia, and managed to answer some of the most recent questions regarding bicycle usage in the natural environment. We came forward with some well-founded suggestions for further discussions and measures that could be taken to regulate vehicle usage in the natural environment and thus give the development of mountain biking in Slovenia a well-deserved boost.

KAZALO

1 UVOD	1
1.1 Opredelitev problema	2
1.2 Namen	2
1.3 Cilji in hipoteze	3
1.4 Metode dela	3
2 JEDRO	4
2.1 Turno kolesarstvo – zvrst gorskega kolesarstva	4
2.2 Organiziranost turnega kolesarstva v Sloveniji	6
2.2.1 Komisija za turno kolesarstvo in njeno delovanje	7
2.2.2 Odbori za turno kolesarstvo pri posameznih planinskih društvih	9
2.2.3 Turnokolesarski vodnik	10
2.2.4 Priporočila turnim kolesarjem	12
2.2.5 Slovenska turnokolesarska pot	13
2.3 Zakonodaja	15
2.3.1 Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)	15
2.3.2 Zakon o voznikih (ZVoz)	16
2.3.3 Zakon o cestah (ZCes-1)	16
2.3.4 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o gozdovih (ZG-B)	18
2.3.5 Zakon o planinskih poteh (ZPlanP)	20
2.3.6 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (ZON-C)	20
2.3.7 Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost	21
2.3.8 Zakon o športu (ZSpo)	22
2.4 Ureditev v tujini	22
2.4.1 Avstrija	22
2.4.2 Francija	23
2.4.3 Italija	24
2.4.4 Nemčija	25
2.4.5 Švica	27
2.6 Predlogi ureditve zakonodaje in vodenja turnega kolesarstva	28
3 SKLEP	34
4 VIRI	36
4.1 Viri slik	39
5 PRILOGE	40

KAZALO SLIK

Slika 1. Užitek v občudovanju neokrnjene narave. (osebni arhiv).....	5
Slika 2. Potek trase STKP (Slovenska turnokolesarska pot, 2016).....	13
Slika 3. Novi markaciji, logotip in usmerjevalna tabla STKP (Slovenska turnokolesarska pot, 2016).....	14

1 UVOD

V diplomskem delu obravnavamo turno kolesarstvo in zakonodajo, ki ureja področje za delovanje te športne panoge. Burnik in drugi (2012) opisujejo, da gre pri turnem kolesarstvu za eno izmed zvrsti gorskega kolesarstva, kamor spadajo še gorskokolesarski kros, prosti slog (ang. *freeride*), spust in ostale zvrsti. Razlog za poimenovanje zvrsti je preprost in vzet iz prakse. Turno kolesarstvo je oblika gorskega kolesarstva, ki nima tekmovalnih ciljev. Kolesar vozi po terenih, ki ustrezajo njegovemu znanju in sposobnostim, njegov cilj je doživetje v naravi. Izraz turno kolesarstvo pomeni »delanje tur« s kolesom oz. izlet v naravo, ki je v naprej načrtovan glede na znanje in sposobnosti kolesarja, razmere na terenu in vremenske dejavnike. Posebna pozornost je pri turnem kolesarstvu namenjena ohranjanju naravnega okolja: kolesari se v sožitju z naravo in njenimi ostalimi uporabniki. V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja se je razvila nova zvrst kolesarstva: gorsko kolesarstvo (ang. »MTB«), ki je povzročila, da so se kolesarji začeli voziti po planinskih in drugih poteh v naravi. Razvoj specializirane kolesarske opreme, razne turistične ponudbe in pa predvsem naravne danosti so pripomogle k vse večji priljubljenosti gorskega kolesarjenja tudi med številnimi planinci. S tem se je razvila tudi posebna zvrst gorskega kolesarstva, t.i. turno kolesarstvo (ang. »allmountain«), ki se močno razlikuje od drugih zvrsti gorskega kolesarstva (spust, gorskokolesarski kros, prosti slog itd.).

Za pridobivanje usposobljenosti za turnokolesarskega vodnika skrbi Komisija za turno kolesarstvo (KTK) pri Planinski zvezi Slovenije. V programu ima dve usposabljanji: program Turnokolesarski vodnik I in program Turnokolesarski vodnik II. V Sloveniji zakonodaja ne določa spremstva turnokolesarskega vodnika za izvajanje tur v naravnem okolju, vendar pa strokovni naziv predstavlja pogoj za opravljanje pridobitne dejavnosti.

Gorski kolesarji so poti sprva uporabljali po lastni presoji, brez omejitev, kar je pripeljalo do vse pogostejših nesporazumov z ostalimi uporabniki naravnega okolja na raznih planinskih poteh, loviščih itd. Nekatero planinske poti so sicer primerne tudi za turno kolesarjenje (te so širše, manj strme, manj obiskane), nikakor pa niso primerne npr. za spust. Ker nekateri kolesarji tega niso upoštevali, je prišlo do spora med planinci in kolesarji. Zaradi manjšega odstotka neodgovornih kolesarjev, ki ne upoštevajo pravil in predpisov ter z neprimernim ravnanjem ogrožajo sebe in ostale uporabnike (planinskih) poti, se planinci počutijo ogrožene, turni kolesarji pa po krivem obdolžene.

Zakon o planinskih poteh (Zakon o planinskih poteh, 2007) primerno ureja možnost skupne rabe nekaterih planinskih poti za hojo in turno kolesarjenje, vendar pa ne opredeljuje pravil gibanja kolesarjev na planinskih poteh. Pri Planinski zvezi Slovenije je bila ustanovljena Komisija za turno kolesarstvo z nalogo, da usmerja delovanje turnih kolesarjev (pravilnik, priporočila, izobraževanje, enotno in primerno označevanje poti...), ter s tem tudi prispeva k sožitju uporabnikov planinskih poti. 19. maja 2007 je bilo na skupščini PZS sprejeto dopolnilo statuta in med dejavnosti članov PZS je bila dodana tudi dejavnost »turno kolesarstvo«. Ostale zvrsti gorskega kolesarstva, ki so tekmovalnega značaja (spust, gorskokolesarski kros, prosti slog idr.) pa ostajajo domena kolesarske organizacije, ki deluje v skladu s panožnimi in drugimi predpisi na primerno urejenih področjih.

1.1 Opredelitev problema

Razvoj in specializacija kolesarske opreme, številne kolesarske prireditve ter bogastvo naravnih danosti so pripomogli k vse večji priljubljenosti gorskega oziroma turnega kolesarstva v Republiki Sloveniji, ki se razvija v pravo gorskokolesarsko območje. Republika Slovenija žal kljub svojim naravnim možnostim in priljubljenosti kolesarjenja v gorah trendu razvoja gorskega kolesarstva v tujini ni sledila. Nepovezanost nosilcev odgovornosti in aktivnosti na področju gorskega kolesarstva, nerazvojno naravnana zakonodaja ter nezadostna vključenost razvojnega potenciala v regionalne in lokalne skupnosti so privedle do zastoja v razvoju, raznih razprav ter nesoglasij med ljubitelji turnega kolesarstva in oblastmi, ki določajo ureditev in delovanje panoge v naravnem okolju. Nasprotno, pa so v tujini gorsko kolesarstvo prepoznali kot resno turistično panogo in pomembno tržno nišo, zato so jo primerno umestili v naravno okolje. Države so poskrbele za primerno zakonodajo, poleg tega pa v razvoj panoge vlagajo precejšnja sredstva.

Zaradi nepopolne ureditve in nedokončanega razvoja se v Republiki Sloveniji pojavljajo dodatni problemi pri ureditvi vožnje v naravnem okolju. Prihaja do konfliktov med pohodniki in gorskimi oziroma turnimi kolesarji, gorsko kolesarstvo pa se pre pogosto dojema kot enovito obliko. Pri tem se zanemari dejstvo, da je turno kolesarstvo le ena izmed zvrsti gorskega kolesarstva. Ostale zvrsti (npr. gorskokolesarski kros, prosti slog, spust idr.) se od turnega kolesarstva razlikujejo in zaradi svojih specifičnosti spadajo na posebna, za to namenjena in ustrezno urejena območja. Pojavlja se tudi vse pogostejša skrb zaradi domnevnih negativnih vplivov kolesarstva na naravno okolje.

1.2 Namen

Namen diplomske naloge je raziskati problematiko urejanja vožnje v naravnem okolju v Republiki Sloveniji s poudarkom na kolesarjenju ter jo primerjati s pravno ureditvijo v alpskih državah (Avstrija, Francija, Italija, Nemčija in Švica). V ospredju naloge je pregled tako slovenske kot tuje zakonodaje, ki ureja področje kolesarjenja v naravnem okolju in vodenja tur, ugotavljanje ključnih dejavnikov, ki vplivajo na pravno ureditev, proučevanje obstoječih pravnih virov ter raziskovanje pojavnosti konfliktnih situacij med različnimi uporabniki naravnega okolja (npr. med kolesarji in planinci oz. pohodniki pri rabi planinskih poti).

Zavedamo se, da posegamo v temo, ki je v Republiki Sloveniji še precej neurejena in neraziskana, vendar pričakujemo, da bomo na ta način odgovorili na nekatera aktualna vprašanja, ki so povezana s kolesarjenjem in vodenjem tur v naravnem okolju. Prav tako pričakujemo, da bomo s primerjavo med ureditvijo vožnje v naravnem okolju v Republiki Sloveniji z ostalimi alpskimi državami prispevali k enotnejši in učinkovitejši ureditvi problematike v Republiki Sloveniji. Podali bomo tudi nekaj iztočnic in utemeljenih predlogov za nadaljnje razprave in ukrepe glede usmerjanja in ureditve vožnje v naravnem okolju ter s tem povezanega razvoja gorskega in turnega kolesarstva v državi.

1.3 Cilji in hipoteze

Cilji diplomskega dela so:

1. Opredeliti pojem turnega kolesarstva in opisati njegovo organiziranost v Republiki Sloveniji.
2. Pregledati in opisati zakonodajo, ki ureja gibanje in delo v naravnem okolju v Republiki Sloveniji in drugih alpskih državah (Avstrija, Francija, Italija, Nemčija in Švica).
3. Pregledati in opisati zakone, ki opredeljujejo turno kolesarjenje v naravnem okolju v Republiki Sloveniji, ter jih primerjati z ureditvijo v tujini, predvsem v alpskih državah.
4. Pripraviti predloge za ureditev in vodenje kolesarskih tur v naravnem okolju.

1.4 Metode dela

Pri diplomskem delu smo uporabili deskriptivno metodo dela. Pri pisanju smo si pomagali z domačimi in tujimi viri. V prvi vrsti je diplomska naloga pregled trenutno veljavne zakonodaje, ki ureja aktivnosti turnega kolesarstva. V pomoč so nam bila do sedaj objavljena diplomska in magistrska dela, ki so obravnavala gorsko kolesarjenje, ter podatki različnih spletnih strani, iz katerih smo lahko sestavili nove predloge in zaključke o urejanju turnokolesarskega področja. Diplomsko delo je dopolnjeno in obogateno z lastnimi izkušnjami in poznavanjem obravnavane tematike in razmer na terenu, ki smo jih pridobili med izvajanjem predmeta in pisanjem diplomskega dela.

2 JEDRO

2.1 Turno kolesarstvo – zvrst gorskega kolesarstva

Gorsko kolesarstvo je vrsta kolesarjenja v naravnem okolju, pri kateri gre za vožnjo po poteh, ki večinoma potekajo po razgibanih terenih gorskega sveta, ter zajemajo vožnjo po gozdu, makadamih in brezpotjih. Pri gorskem kolesarjenju se uporabljajo posebej za to specializirana gorska kolesa, ki so izdelana tako, da omogočajo povečane obremenitve in večjo zmogljivost za varno premagovanje takšnih zahtevnejših poti.

Gorsko kolesarstvo je hitro razvijajoča se mlada zvrst kolesarjenja, znotraj katere nastajajo nove samostojne discipline. Zaradi hitrega razvoja in vpliva globalizacije do poimenovanja vseh novih disciplin v slovenščini še ni prišlo. Gorsko kolesarstvo lahko razdelimo na več tekmovalnih zvrsti. Na olimpijskih tekmovanjih je prisoten gorskokolesarski kros (ang. *cross country*), poleg njega pa se na mednarodnem področju izvajajo še tekmovanja v drugih disciplinah, kot so spust (ang. *downhill*), prosti slog (ang. *freeride*), vzpon (ang. *uphill*), premagovanje ovir (ang. *trial*) idr. Zaradi razcveta gorskega kolesarstva se vsakoletno na raznih tekmovanjih pojavljajo tudi druge podzvrsti, vendar pa se ta tekmovanja organizirajo pod okriljem posameznih regionalnih ali državnih zvez (»Gorsko kolesarstvo«, 2014; Ogris, 2014).

Gorskokolesarskemu krosu je med vsemi gorskokolesarskimi zvrstmi namenjene največ pozornosti, saj je na olimpijskih igrah prisoten že od leta 1996 in je tudi najbolj razširjena tekmovalna gorskokolesarska zvrst. Pri gorskokolesarskem krosu tekmovalci premagujejo tako vzpone kot spuste in se pri tem vozijo po enoslednicah (ang. *singletrack*), skozi gozdove, po makadamu ter tudi po brezpotjih. Značilnosti tekmovalnega gorskokolesarskega krosa predstavljajo izzive tudi mnogim ljubiteljem, ki ob spoznavanju značilnosti in lepote gorskega sveta zadostijo potrebam po telesni aktivnosti. Ti ljubiteljski kolesarji se s kolesarjenjem v gorah ukvarjajo rekreativno in si v nasprotju s tekmovalci sami določajo hitrost, dolžino ture, višino premaganega vzpona itd. Ta netekmovalna zvrst gorskega kolesarjenja je v slovenščini že dobila svoje ime, in sicer turno kolesarstvo (ang. *all mountain*).

Burnik, Petrovič, Gratej, Zubin in Jereb (2012, str. 67) ugotavljajo, da gre pri turnem kolesarstvu »za eno izmed zvrsti gorskega kolesarstva, kamor spadajo še gorskokolesarski kros, *freeride*, spust ipd. Razlog za poimenovanje je preprost in vzet iz prakse. Besedi *tura*¹ in turno imata v planinstvu dolgo tradicijo, tudi dinamika gibanja se zelo približa nekaterim športom, kot je npr. turno smučanje. Tako turnega smučarja kot turnega kolesarja žene lasten pogon, oba se odpravita na turo ter doživljata samotno, divjo in osvežujočo naravo. V mednarodnih krogih in tuji literaturi je za dejavnost v uporabi izraz »all mountain«.

»Pri turnem kolesarstvu gre torej za netekmovalno obliko gorskega kolesarstva, kjer kolesar uživa tako v vzponu kot pri spustu. Pomeni »delanje tur« s kolesom oz. izlet v naravo, ki je v naprej načrtovan glede na zmožnosti kolesarja, razmere na terenu in vremenske dejavnike. Posebno pozornost kolesar namenja ohranjanju naravnega okolja: kolesari v sožitju z naravo in njenimi ostalimi uporabniki. Cilj turnega kolesarjenja ni podiranje časovnih ali hitrostnih rekordov, gre predvsem za neprecenljiva doživetja, ki jih ponuja kolo skupaj z naravo« (Burnik, Petrovič, Gratej, Zubin in Jereb, 2012, str. 67).

¹ *tura*-e ž (u) 1. navadno daljša, napornejša pot, potovanje z določenim ciljem: končati, narediti turo; hoditi na ture; dolga, naporena *tura* / avtomobilska, smučarska *tura*; gorska, plezalna *tura* (SSKJ).



Slika 1. Užitek v občudovanju neokrnjene narave (osebni arhiv).

Na Sliki 1 vidimo študente Fakultete za šport med izvajanjem predmeta Turno kolesarjenje. Študentje občudujejo neokrnjeno naravo na kolesarski turi od Planice do Belopeških jezer.

Komisija za turno kolesarstvo pa v Pravilniku Komisije za turno kolesarstvo PZS navaja, da je turno kolesarstvo netekmovalna zvrst gorskega kolesarstva, ki se izvaja po dovoljenih poteh v naravnem okolju, predvsem v gorskem svetu. Cilji turnega kolesarstva so ohranjanje in krepitev zdravja, izboljšanje telesne pripravljenosti, pristnejši stik z naravo, spoznavanje novih krajev in druženje (Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS, 2013).

Turno kolesarstvo je torej rekreativna zvrst gorskega kolesarstva, ki je z vidika zdravja posameznika izjemno naravnana k ohranjanju ali izboljšanju telesne kondicije in posledično zdravja tistih, ki se z njo ukvarjajo. Vsakdo si lahko prilagodi svoj tempo premagovanja povsem enake poti, ob tem pa zadosti potrebam občudovanja neokrnjene narave in pokrajinskih značilnosti od začetka do konca ture. Obstajata dve omejitvi: neprimernost konfiguracije terena za premagovanje poti na kolesu ter že omenjena zakonska omejitev gibanja s kolesom na nekaterih poteh.

Pojavljajo se tudi pomisleki glede ustreznosti poimenovanja zvrsti oz. predvsem glede občasno nejasnega razlikovanja med pojmom gorsko oz. turno kolesarjenje ter njuni rabi v določenih primerih. Pomisleki so utemeljeni, saj absolutna izbira ustreznega izraza v nekaterih primerih ni določena oziroma se uporablja splošen izraz gorsko kolesarjenje za kolesarjenje v naravnem okolju gorskega sveta. Problem je še posebej izrazit v primeru zakonodaje, ki se v splošnem sklicuje na gorsko kolesarjenje, kar pomeni, da ko gre za prisotnost kolesarjenja v gorskem svetu, ta uporablja termin gorsko kolesarstvo in zajema vse zvrsti, tudi turno kot zvrst gorskega kolesarstva. Če pa se uporablja pojem turno kolesarstvo, pa se pojem nanaša samo na to netekmovalno zvrst gorskega kolesarstva. Zakonodaja v našem primeru opredeljuje gorsko kolesarstvo kot širši pojem ter s tem zajema tudi turno kolesarstvo, na katerega se osredotoča diplomsko delo.

2.2 Organiziranost turnega kolesarstva v Sloveniji

Krovna organizacija, ki združuje vse zvrsti kolesarstva v Sloveniji, je Kolesarska zveza Slovenije (v nadaljevanju: KZS). Pod njenim okriljem delujejo Odbor za cestno in dirkališčno kolesarstvo, Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX (v nadaljevanju: OGK) ter Odbor za množičnost in rekreacijo. OGK vključuje klube in društva, ki se ukvarjajo z gorskim kolesarstvom. Klubi letno organizirajo okoli 20 – 30 tekmovanj, ki so v koledarju zveze, in se točkujejo za Pokal Slovenije. Gorskokolesarska reprezentanca Slovenije se vsako leto udeleži evropskih in svetovnih prvenstev, na katerih so gorski kolesarji že posegli po najvišjih mestih. OGK poleg načrtovanja in priprave programa razvoja panoge aktivno sodeluje pri pripravah in predlogih pravil KZS in drugih predpisov, s katerimi izboljšujejo možnosti za delovanje gorskega kolesarstva v Republiki Sloveniji.

V Republiki Sloveniji deluje tudi Planinska zveza Slovenije (v nadaljevanju: PZS). Organizacijsko strukturo PZS sestavljajo posamezne komisije: Mladinska komisija, Vodniška komisija, Komisija za športno plezanje, Komisija za alpinizem, Komisija za planinske poti, Komisija za varstvo gorske narave, Komisija za gorske športe, Gospodarska komisija in Komisija za turno kolesarstvo (v nadaljevanju: KTK). Prav slednja pod matično PZS (preko nje se KTK lahko opredeli za svoje interese) za razliko od KZS, skrbi za delovanje turnega kolesarstva - za netekmovalno zvrst gorskega kolesarstva.

Opazili smo, da prihaja do sodelovanj med KZS in KTK, kar se najbolj kaže v primeru usposabljanj, ki jih ponujata na področju gorskega in turnega kolesarstva. OGK izvaja usposabljanja za vodnike, učitelje in trenerje gorskega kolesarstva, KTK pa usposabljanji za turnokolesarskega vodnika I. in turnokolesarskega vodnika II. stopnje. Za vsa omenjena usposabljanja zahtevajo primerno usposobljen strokovni kader in sodelovanje med posameznimi strokovnjaki.

Kljub temu, da v RS zakonodaja omejuje skupne dejavnosti in podajanje predlogov KZS in KTK, pa v veliki meri prihaja do sodelovanja med obema ter do oblikovanja skupnih rešitev. Obe sta tako sodelovali pri pripravi skupnih rešitev, s katerimi bi Novelo o Zakonu o ohranjanju narave uredili na gorskim in turnim kolesarjem primernejši način. Zaradi podrejenosti svoji krovni organizaciji, t.j. PZS, KTK ne more javno izraziti svojega mnenja brez podpisa PZS oz. ne more sprejemati predlogov ali zakonov, ki niso v skladu s stališči PZS. Tako je glede nepodpisa skupnega gradiva svojo odločitev obrazložil načelnik KTK Jože Rovani: »V tem primeru je predsednik PZS g. Bojan Rotovnik formalni podpis komisije zavrnil s pojasnilom, da "ne more dati soglasja, da se podpiše nekaj, kar je v nasprotju z uradnimi stališči PZS."« (»Zakon: Pripombe in predlogi KZS & Co.«, 2011).

Poleg omenjenih organiziranih društev in zvez, KZS in KTK (del PZS), pa se s turnim kolesarstvom v Sloveniji rekreativno ukvarjajo tudi številni ljubitelji turnega kolesarstva, ki se povezujejo v interesne skupine na podlagi družinskih poznanstev in prijateljskih vezi. Te kolesarje lahko za opravljanje skupnih kolesarskih tur vežejo tudi zgolj turnokolesarska doživetja, med seboj pa se lahko povežejo tudi preko raznih spletnih strani in forumov.

2.2.1 Komisija za turno kolesarstvo in njeno delovanje

Komisija za turno kolesarstvo je bila ustanovljena leta 2007 in je del Planinske zveze Slovenije. Kot njena članica ima nalogo, da usmerja delovanje turnih kolesarjev ter s tem prispeva k sožitju uporabnikov planinskih poti. Dejavnosti Komisije za turno kolesarstvo pri PZS so:

- promovirati turno kolesarstvo kot obliko gibanja v gorah,
- organizacija skupnih tur po načelu turnega kolesarjenja,
- spodbujanje povezovanja turnokolesarskih odsekov znotraj planinskih društev PZS,
- izvajanje izobraževanj za Turnokolesarskega vodnika I in II,
- sodelovanje s Komisijo za pota,
- spodbujati spremembo zakonodaje v smeri večje svobode turnega kolesarstva (»O komisiji«, 2016).

Komisija deluje na naslovu PZS, t.j. Dvořakova 9, 1000 Ljubljana. Vodilo za delovanje KTK je v letu 2013 spisan pravni akt z naslovom Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS.

Po Pravilniku Komisije za turno kolesarstvo PZS (2013) je zbor turnih kolesarjev (v nadaljevanju: zbor) najvišji organ TK v PZS, ki sprejema in spreminja pravilnik komisije, voli izvršni odbor in načelnika, odloča o predlogu letnega vsebinskega in finančnega programa ter poročila KTK PZS. Zbor skliče načelnik enkrat letno. Glasovalno pravico ima po en predstavnik člana KTK PZS. Predstavnik je praviloma načelnik turnokolesarskega ali drugega odseka, član KTK PZS, ter ga za zastopanje pooblasti odsek (Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS, 2013).

Volitve predpisuje 3. člen Pravilnika KTK, v katerem piše, da se izvedejo na vsake 4 leta, in sicer v istem letu kot redna volilna Skupščina PZS. Kandidate predlagajo odseki, ki so člani KTK PZS. Kandidati za načelnika pripravijo predlog programa dela. Volitve so javne, lahko pa zbor določi tudi, da so volitve tajne. Vsak delegat lahko posameznemu kandidatu nameni samo en glas. Delegat lahko voli največ toliko kandidatov, kot je razpisanih mest. Za načelnika je izvoljen kandidat, ki prejme večino glasov. Za člana izvršnega odbora KTK so izvoljeni tisti kandidati, ki prejmejo največ glasov glede na število mest v odboru (Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS, 2013).

5. in 6. člen opisujeta, kaj je izvršni odbor KTK in katere so njegove naloge. KTK je strokovni in izvršni organ dejavnosti turnega kolesarstva znotraj PZS, ki ga sestavlja 7-10 članov s 4-letnim mandatom. Naloge Izvršnega odbora KTK so, da:

- zagotavlja organizacijske, vsebinske, strokovne in materialne pogoje za delovanje in razvoj TK kot oblike planinske dejavnosti;
- skrbi za povezovanje dejavnosti KTK s komisijami znotraj PZS, z meddruštvenimi odbori planinskih društev, s sorodnimi, strokovnimi in raziskovalnimi organizacijami v Republiki Sloveniji in v tujini;
- skrbi za neprekinjeno vzgojo za pravilno in varno kolesarjenje na dovoljenih poteh v naravnem okolju;
- daje mnenja in soglasja ostalim aktom PZS, ki urejajo turno kolesarstvo,
- sprejema predloge programov usposabljanj in jih daje v potrditev Odboru za usposabljanje in preventivo ter sodeluje pri drugih nalogah organov PZS s področja usposabljanja TK vodnikov PZS;
- sprejema usmeritve za delo TK vodnikov v PZS in vodi register TK vodnikov;
- potrjuje nakup in izdelavo literature in drugih medijev s tematiko usposabljanj KTK;

- skrbi za vsebinsko ustrezno in ažurno vsebino domače spletne strani KTK;
- organizira ali soorganizira turnokolesarske ture, kolesarske tabore, akcije urejanja poti, namenjene tudi kolesarjem, in druge aktivnosti;
- skrbi za propagiranje turnega kolesarjenja med planinci ter organizira predavanja s turnokolesarsko vsebino;
- skrbi za promocijo naravi prijaznega kolesarjenja;
- sodeluje pri aktivnostih za kolesarjem prijazno zakonodajo;
- vodi register TK odsekov društev in drugih društev v PZS, ki gojijo turno kolesarstvo (Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS, 2013).

Načelnik izvršnega odbora je trenutno Jože Rovan. 7. člen Pravilnika načelniku nalaga dolžnosti, da sklicuje zbor in seje izvršnega odbora, sprejema odločitve za reševanje tekoče problematike, obvešča znotraj PZS in aktivno sodeluje v predsedstvu PZS. Izmed izvršnega odbora načelnik izbere tudi namestnika, ki ga nadomešča v primeru odsotnosti. Znotraj KTK deluje še Strokovni odbor (8. člen), ki šteje 3-5 članov, izvoljenih s strani Izvršnega odbora. Le-ta skrbi za organizacijo tečajev in licenčnih usposabljanj za TK vodnike in za druga usposabljanja turnih kolesarjev, za strokovno literaturo za usposabljanja, pripravo vsebin obvestil povezanih z aktivnostmi usposabljanja, izmenjavo izkušenj z drugimi organizacijami s področja kolesarstva in za izvajanje drugih aktivnosti znotraj KTK PZS (Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS, 2013).

2.2.2 Odbori za turno kolesarstvo pri posameznih planinskih društvih

Dejavnost odborov za TK pri posameznih planinskih društvih (v nadaljevanju: PD) opredeljuje 2. člen Pravilnika Komisije za turno kolesarstvo PZS. Dejavnosti, ki so organizirane v turnokolesarskem ali drugem odseku društva v PD, obsegajo kolesarske ture, kolesarske taborne, predavateljsko dejavnost, promocijo kolesarstva itd. Odseki društev, ki vsako leto izvedejo vsaj eno turnokolesarsko turo in imajo vsaj enega usposobljenega TK vodnika z licenco, lahko postanejo člani KTK PZS. Za podaljšanje članstva v KTK PZS morajo odseki društev izvršnemu odboru KTK vsako leto oddati organizacijsko in vsebinsko poročilo o dejavnosti (Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS, 2013).

Tabela 1

Seznam društev s TK odsekom v letu 2016

	Planinsko društvo	Načelnica / načelnik
1	Obalno planinsko društvo Koper – Club alpino costiero Capodistria	Aldo Zubin
2	PD Blagovica	Igor Trdin
3	PD Črnuče	Jure Božič
4	PD Dramlje	Boštjan Golež
5	PD Fram	Gregor Brezočnik
6	PD Kamnik	Vital Vek
7	PD Kranj	Blaž Šmid
8	PD Krka Novo mesto	Irena Matekovič
9	PD Litija	Žiga Krofl
10	PD Ljubljana - Matica	v VO - Nataša Kramberger
11	PD Maribor Matica	Simon Eržen
12	PD Miklavž	skupina v ustanavljanju
13	PD Mislinja	Damjan Sekuti
14	PD Moravče	Janez Pergar
15	PD Nova Gorica	v VO - Igor Kleč
16	PD Polet Šentrupert	Mojca Starič
17	PD Poljčane	David Starovasnik
18	PD Polzela	Aleš Žučko
19	PD Ruše	Barbara Škof
20	PD Slivnica pri Celju	Saša Jagodič
21	PD Slovenske Konjice	Lidija Pučnik
22	PD Šoštanj	Duško Supič
23	PD Tolmin	Peter Dakskobler
24	PD Tržič	Roland Bukovnik
25	PD Videm Krško	Pia Peršič
26	PD Vrhnika	Mirjan Bernetič
27	PD Železničar Maribor	Albert Marzidovšek
28	PD Žiri	Luka Žakelj
29	Slovensko planinsko društvo Gorica	-

V Tabeli 1 so prikazana planinska društva, ki imajo svoje turnokolesarske odseke, in njihove načelnice oz. načelniki. Od skupno 287 v PZS včlanjenih društev ima v letu 2016 turno-kolesarski odsek 29 društev.

2.2.3 Turnokolesarski vodnik

KTK ima v programu dve usposabljanji:

- program Turnokolesarski vodnik I in
- program Turnokolesarski vodnik II.

TK vodnik I in TK vodnik II sta strokovna delavca v športu na področju planinstva. Njuna naloga je vodenje kolesarskih tur po dovoljenih poteh v naravnem okolju, organizacijsko delo v društvih in skrb za usposabljanje članov društva za varno kolesarjenje. Samo registrirani TK vodniki (v nadaljevanju: TKV) lahko v letu 2016 samostojno organizirajo in vodijo turno kolesarske ture. Registrirani TK pripravniki morajo imeti na turi spremstvo ustrezno usposobljenega mentorja (Turnokolesarski vodnik I, 2016; Turnokolesarski vodnik II, 2016).

Prva programa usposabljanja za TKV I in TKV II je leta 2008 pripravila in sprejela KTK, v istem letu pa je programa potrdila Komisija za usposabljanje in preventivo. Programa je nato potrdil Strokovni svet Republike Slovenije za šport na svoji seji 17.6.2009. Nosilec programov usposabljanja TKV I in TKV II je PZS, izvajalec programov usposabljanja pa KTK. Prav tako lahko Fakulteta za šport Univerze v Ljubljani svojim študentom, ki so uspešno opravili vse obveznosti pri predmetu Turno kolesarstvo, uveljavi status pripravnikov TKV I, usposabljanje pa potem zaključijo pri KTK (Turnokolesarski vodnik I, 2016; Turnokolesarski vodnik II, 2016).

Predavateljsko licenco za izvajanje licenčnih seminarjev pridobijo ustrezno usposobljeni strokovni delavci v športu na področju planinstva, ki so na seznamu pristojnega odbora PZS. Izpitno komisijo obeh programov usposabljanja sestavljajo člani TKV II, vsi z najmanj petletnimi turnokolesarskimi izkušnjami, ter ki so na seznamu organa PZS, pristojnega za podeljevanje dovoljenj za opravljanje dejavnosti. Izpitna komisija sodeluje pri vseh izpitnih obveznostih. Pri TKV I so člani izpitne komisije lahko tudi inštruktorji planinske vzgoje. Seznam članov izpitne komisije vsako leto potrdi pristojen strokovni organ PZS (Turnokolesarski vodnik I, 2016; Turnokolesarski vodnik II, 2016).

V letu 2016 je na seznamu TKV z veljavno licenco 77 TKV z opravljeno bodisi stopnjo I bodisi stopnjo II. Programa usposabljanja sta vertikalno povezana med seboj, pri čemer je TKV II logična nadgradnja TKV I, vendar pa se razlikujeta v nekaterih bistvenih značilnostih.

V poglavju 2.2 že omenjamo sodelovanje KTK s KZS na področju usposabljanj. Pri tem bi lahko izpostavili usposabljanje za vodnika gorskega kolesarjenja (pri KZS) ter usposabljanji za vodnika turnega kolesarstva I. in II. stopnje, ki jih ponuja KTK. Podobnosti in razlike so navedene v Tabeli 2, ki je povzeta po opisih posameznih programov (Turnokolesarski vodnik I (2016); Turnokolesarski vodnik II (2016); Vodnik gorskega kolesarstva (2016)).

Tabela 2

Primerjava med usposabljanji za TKV I in TKV II ter za Vodnika gorskega kolesarstva (VGK).

	TKV I in TKV II	VGK
Usposobljenost	Strokovni delavec 2	Strokovni delavec 2
Temeljni cilji programa	Usposobiti strokovni kader za vodenje turnokolesarskih izletov in organizacijsko delov v društvih in klubih (TKV II tudi osnovno pohodniško vodenje)	Usposobiti strokovne delavce za pedagoško delo s posamezniki, skupinami za delo v kolesarskih parkih, delo z rekreativci, vodenje gorskokolesarskih tur in izletov v turističnih krajih in šolah ter delo v kolesarskih klubih
Zahtevnost terena	Javne in gozdne ceste, grajene gozdne vlake in poljske poti 3. oz 4. stopnje po Paternujevi lestvici (TKV II tudi do 5. stopnje – zelo zahtevni spusti)	Hribovit teren, po težavnosti ocenjen za lažjega, učenje v kolesarskih parkih in delo v kolesarskih klubih, oboje pod mentorstvom učitelja gorskega kolesarstva oz. trenerja kolesarstva
Znanje	Tehnika vožnje kolesa, organiziranost kolesarjev in informacijski viri, pravne osnove, zakonodaja ter pravna odgovornost vodnika, teorija in metodika kolesarskega treninga, prehrana pri kolesarjenju, ohranjanje in varstvo narave, planinske in kolesarske poti, prva pomoč, orientacija in načrtovanje ture, vodenje in varnost skupine, oprema turnega kolesarja; TKV II tudi psihologija vodenja, pravne osnove, pohodniško gibanje in tehnike vodenja, vzdrževanje kolesa, nevarnosti v gorah in reševanje	Zgodovina in organiziranost gorskega kolesarstva, oprema in varnost, osnove delovanja koles in servis, načrtovanje in izvedba ture, kolesarska šola, ohranjanje in varstvo narave, gibanje in orientacija v naravnem okolju, prva pomoč in osnove športne medicine, prikaz tehnike vožnje in osnove metodike učenja, osnove športne prehrane, zakonodaja, anatomija, dinamika skupine, osnove pedagogike in didaktike v športu, osnove razvojne psihologije in psihologije v športu, osnove teorije in metodike športnega treniranja, management v športu z osnovami informatike
Ciljna skupina	Vsi turni kolesarji	Rekreativci, turisti, šole, klubi

Na podlagi pregleda programov usposabljanja lahko v Tabeli 2 razberemo veliko podobnosti in le malo razlik. Pri vseh obravnavanih programih po končanem usposabljanju kandidat pridobi usposobljenost Strokovni delavec 2. Temeljni cilji programov enega in drugega usposabljanja so primerljivi med seboj, razlikujejo se le v zahtevnosti terena, na katerem lahko delo upravljajo. GKV delo opravljajo med drugim tudi v kolesarskih parkih, kar bi glede na znanje (tehnika vožnje kolesa), ki ga dobijo preko usposabljanja v programu, lahko opravljali tudi TKV. Turni kolesarji se sicer usmerjajo bolj na opravljanje tur v naravnem okolju, je pa v vrstici, kjer je navedena zahtevnost terena, po katerem lahko vodnik vodi svojo skupino oz. posameznike, mogoče zaznati podobnosti (vendar odvisno od stopnje TKV). Pri usposabljanju za TKV ciljna skupina ni posebej opredeljena, zato lahko sklepamo, da so to vsi, ki bi si želeli vodenja na kolesarski turi, kar zajema tudi na drugi strani omenjeno ciljno skupino, v katero sodijo vsi rekreativni gorski kolesarji, turisti, šole in vsi ostali, ki si želijo s kolesom opraviti turo v gorskem svetu.

V vrstici »Znanje« opazamo veliko podobnosti med poimenovanji tem obravnavanih predmetov, npr. tehnika vožnje kolesa pri TKV ter prikaz tehnike vožnje in osnove metodike učenja pri VGK. Druge primere lahko najdemo še v znanjih iz prve pomoči, ohranjanja in varstva narave, prehrane, načrtovanja tur, psihologije vodenja skupin itn.

Zlasti na področju usposabljanj bi lahko prišlo do večjega sodelovanja med izvajalcema KTK in KZS, prav tako bi poenotenje teh usposabljanj, glede na veliko število podobnosti in le malo razlik, lahko pripomoglo k primernejši ureditvi zakonodaje za izvajanje tur v naravnem okolju.

2.2.4 Priporočila turnim kolesarjem

Osnovno vodilo turnih kolesarjev je Častni kodeks slovenskih planincev, ki je zapisan v Pravilniku Komisije za turno kolesarstvo PZS. Kot osnova za pripravo Priporočil za turno kolesarstvo PZS so uporabljena Pravila kolesarstva Mednarodne gorsko kolesarske organizacije IMBA (International Mountain Bicycling Association). Veliko podobnosti s pravili najdemo tudi v 10 priporočilih Združenja planinskih organizacij alpskega loka (Club Arc Alpin – CAA), ki so bila sprejeta 8. septembra 2012 na skupščini v Švici. Deset priporočil, ki so bila oblikovana z namenom, da bi kolesarske ture potekale varneje, okolju bolj prijazno in brez nesporazumov so: zdravi na kolo, skrbno načrtujte, kolesarite samo po ustreznih poteh, pregledajte svoje kolo, poskrbite, da imate s seboj vse, kar potrebujete, vedno nosite čelado, pešci imajo prednost, uravnajte svojo hitrost, za seboj ne puščajte ničesar, pomislite na živali. Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS (2016) narekuje turnim kolesarjem naslednjih šest priporočil:

Kolesari samo po dovoljenih poteh. Po gozdnih površinah, travnikih in drugih vrstah brezpotja ne vozimo. Posebej občutljiv je svet nad gozdno mejo, zato vozimo le po prometnicah, namenjenih vožnji motornih vozil. Na poteh, namenjenih pešcem in kolesarjem, imajo prednost pešci. Upoštevaj zapore poti (če nisi prepričan, vprašaj), izogni se prečenju privatnih zemljišč, in če oz. ko je to potrebno, prosi za dovoljenje. Način kolesarjenja vpliva na odločitve in politiko lastnikov in upravljavcev zemljišč.

Kolesari brez puščanja sledi. Kolesari podlagi primerno. Razmočena podlaga se hitreje poškoduje. Ne zaviraj z blokiranim zadnjim kolesom. Uporabljalj obstoječe poti, ne delaj novih in ne delaj bližnjic. Kar si prinesel v naravo, odnesi tudi domov.

Nikoli ne plaši živali. Nenadna pojava, hiter gib, hrup – vse to plaši živali. To lahko postane nevarno zate, za druge in za živali. Živalim pusti dovolj prostora, da se lahko umaknejo. Bodi pozoren, ko pelješ mimo konja, in upoštevaj navodila jezdeca.

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

Spoštuj ostale uporabnike poti. Ne plaši drugih, daj vedeti, da prihajaš. Prijateljski pozdrav je zelo dobrodošel. Bodi uvideven: upočasni vožnjo, vzpostavi komunikacijo, in če je potrebno, se umakni oz. sestopi s kolesa. Vedno ponudi pomoč, kadar je to potrebno. Izbiraj manj obiskane poti.

Ture načrtuj v naprej. Vedno moraš upoštevati, v kakšnem stanju je tvoja oprema, kakšne so tvoje sposobnosti, kakšen je teren, kamor se odpravljáš, in se temu primerno pripravi. Vzdržuj opremo, s seboj nosi potrebno železno rezervno živil, prvo pomoč in rezervno opremo (tehnična oprema, oblačila). Dobro izpeljana tura je v zadovoljstvo in ne v breme drugim. Vedno nosi čelado in drugo primerno zaščitno opremo. Samo s pozitivnim okoljevarstvenim odnosom in z družbeno odgovornostjo bomo lahko obdržali poti.

Poleg zgoraj naštetih priporočil bi si želeli dopolniti seznam z dodatnim priporočilom, ki bi ga lahko poimenovali »uporabi turnokolesarskega vodnika«. S to točko bi vsem turnim kolesarjem priporočali, naj se odločijo, da se na turo odpravijo s turnokolesarskim vodnikom. Na ta način bi se turam priključil vodnik, ki je usposobljen za vodenje tur. Z njegovim znanjem in sposobnostmi bi povečali varnost turnih kolesarjev, saj turnokolesarski vodnik pozna okolje in nevarnosti, ki kolesarje na poti lahko doletijo. Poleg tehničnih znanj bi turnokolesarski vodnik turo obogatil tudi s poznavanjem lokalnih znamenitosti. TKV bi morali obvezno najeti tujci. Zaradi specifičnosti zakonodaje bi tako poskrbeli, da bi se tudi oni vozili po zakonsko dovoljenih poteh. Z uporabo TKV bi prav tako tudi zmanjšali nezadovoljstvo uporabnikov poti, katerim so prvotno namenjene (večinoma so to planinci oz. pohodniki) ter hkrati povečali tudi zadovoljstvo turnih kolesarjev, saj bi tako povečali njihovo varnost ter ture obogatili s poznavanjem značilnosti lokalnih krajev, izbiro primernejših dostopov, znanjem, kako ukrepati ob morebitni nesreči itd.

2.2.5 Slovenska turnokolesarska pot

Slovenska turnokolesarska pot pot (v nadaljevanju: STKP) je povsem nova trasa, ki od odprtja 18. junija 2016, ponuja turnim kolesarjem nova doživetja. Poteka po neprometnih stranskih cestah, poljskih poteh, gozdnih vlakah in stezah. STKP je projekt na področju kolesarjenja s tesnim povezovanjem lokalnih PD, lokalnih skupnosti in organizacij na področju planinstva, turizma in gostinstva.



Slika 2. Potek trase STKP (Slovenska turnokolesarska pot, 2016).

Na Sliki 2 je prikazana STKP, krožna pot, ki jo je pripravila PZS, in je dolga približno 1800 kilometrov ter ima 50.000 metrov višinske razlike v vzponu. Vendar pa kljub njeni dolžini ne zajema vseh zanimivih področij.

STKP je razdeljena na 15 odsekov, za katere je zadolženih 15 skrbnikov, ki skrbijo za organizacijo ureditve poti na posameznem odseku. Skupno je na poti trenutno 112 kontrolnih točk, na katerih kolesarji z žigom v Dnevnik STKP dokazujejo obisk. Povezovanje odročnejših lokacij in planinskih koč preko STKP naj bi povečalo njihov obisk in s tem imelo tudi pozitiven ekonomski učinek (Slovenska turnokolesarska pot, 2016).

Pri načrtovanju STKP so bile upoštevane omejitve trenutno veljavne zakonodaje. Na nekaterih delih je bilo potrebno pridobiti dovoljenje za dvonamensko rabo planinskih poti oz. dovoljenje za kolesarjenje na drugih poteh. Celoten potek trase je bil urejen s strokovnimi službami Zavoda za gozdove RS ter nekaterimi drugimi organi. Orientiranje turnih kolesarjev na poti je možno s pomočjo GPS sledi in zemljevidov, odročnejše kraje pa so že pričeli označevati z dvonamenskimi oziroma turnokolesarskimi markacijami (Slovenska turnokolesarska pot, 2016).



Dvonamenska markacija, turnokolesarska markacija in logotip STKP



Turnokolesarska usmerjevalna tabla z logotipom STKP

Slika 3. Novi markaciji, logotip in usmerjevalna tabla STKP (Slovenska turnokolesarska pot, 2016).

Na planinskih poteh, ki so vključene v STKP, se uporablja dvonamenska markacija, ki je prikazana na Sliki 3. Sestavljena je iz dveh delov: že znani Knafelčevi markaciji, ki označuje planinsko pot, je spodaj dodana modra vodoravna črta, ki uporabnikom poti sporoča, da se nahajajo na odseku STKP. Turnokolesarska markacija pa je nastala posebej za potrebe markiranja turnokolesarskih poti, saj te večinoma ne potekajo po markiranih planinskih poteh. Nastala je na podlagi Knafelčeve markacije in simbolizira kolesarsko gonilko.

Poleg dvonamenske in turnokolesarske markacije je mogoče na STKP opaziti še turnokolesarsko usmerjevalno tablo (prav tako na Sliki 3), s pomočjo katere turni kolesarji na razpotjih vedo po kateri poti bodo prišli do zelenega cilja. Za razliko od rdečih planinskih usmerjevalnih tabel, je turnokolesarska modre barve, na njej pa je tudi logotip STKP. Logotip STKP predstavlja zobnik, v katerem je silhueta Jalovca (ki je prav tako del logotipa PZS) in kratica STKP. Logotip STKP se uporablja tudi za namen promocije in informiranja širše javnosti.

2.3 Zakonodaja

Turno kolesarstvo je novejša rekreativna športna dejavnost, ki poteka v naravnem okolju. V Sloveniji turno kolesarstvo opredeljujejo številni zakoni, uredbe in pravilniki.

V nadaljevanju sledi pregled celotne trenutno aktualne zakonodaje:

- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP),
- Zakon o voznikih (ZVoz),
- Zakon o cestah (ZCes-1),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o gozdovih (ZG-B),
- Zakon o planinskih poteh (ZPlanP),
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (ZON-C),
- Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost,
- Zakon o motornih vozilih,
- Zakon o športu (ZSpo).

2.3.1 Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)

13. točka 3. člena definira kolo kot enosledno ali dvosledno vozilo z najmanj dvema kolesoma, ki ga poganja voznik z lastno močjo ali s pomočjo pomožnega motorja, s katerim lahko doseže hitrost največ 25 km/h. Po 17. členu tega zakona se iz prometa izloči voznika kolesa, ki ne uporablja predpisane zaščitne čelade oziroma je ne uporablja tako, kot je to predvidel proizvajalec, dokler je ne uporabi na za to predvideni način. 3. alineja 34. člena otrokom zapoveduje ustrezno pripeto zaščitno čelado kot samostojnemu vozniku ali potniku na kolesu. Kolesarjem in kolesarkam (v nadaljevanju: kolesarjem) je dovoljen promet v območjih za pešce, a na način, ki ne ogroža pešcev (32. člen) (Zakon o pravilih cestnega prometa, 2013).

37. in 93. člen kolesarju narekujeta vožnjo po desnem robu smernega vozišča v smeri vožnje tako, da ne ovira ostalih udeležencev v prometu. V primeru označenih površin morajo kolesarji voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Vozniki koles morajo voziti drug za drugim, razen na kolesarski poti, kjer smeta voziti dva vzporedno, če širina poti to omogoča. Med samo vožnjo je prepovedano voditi, vleči ali potiskati druga vozila, se pustiti vleči ali potiskati, prevažati predmete, ki ovirajo kolesarja pri vožnji ter voziti druge osebe. Voznik kolesa mora imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti na sprednji strani prižgan žaromet za osvetljevanje ceste, ki oddaja belo svetlobo, na zadnji strani pa pozicijsko svetilko, ki oddaja rdečo svetlobo. Na zadnji strani kolesa mora imeti nameščen rdeč odsevník, na obeh straneh pedal rumene ali oranžne odsevníke, na kolesih pa rumene ali oranžne bočne odsevníke. Parkirano kolo ne sme ovirati prometa (Zakon o pravilih cestnega prometa, 2013).

45. člen ZPrCP opredeljuje hitrost vožnje in kolesarju prepoveduje sunkovito zaviranje ali ustavljanje, razen v primeru nevarnosti. Kolesar mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti pa ne sme izpuščati krmila ali se voziti po enem kolesu. Določila iz 98. in 99. člena določajo ravnanje v skladu z omejitvami, prepovedmi in obveznostmi, izraženimi s prometno signalizacijo. Kolesarji morajo upoštevati svetlobne znake za pešce, če potekata pešpot in kolesarska pot ena ob drugi, ter če na poteh ni posebnih svetlobnih znakov za kolesarje (Zakon o pravilih cestnega prometa, 2013).

104., 105. in 106. člen kolesarju prepovedujejo vožnjo v prometu pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo. Kolesarji imajo lahko največ do vključno 0,50 grama alkohola na kilogram krvi ali do vključno 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu (Zakon o pravilih cestnega prometa, 2013).

V poglavju Zakona o pravilih cestnega prometa se člani, ki obravnavajo s turnim kolesarjenjem povezane dejavnosti, osredotočajo predvsem na varnost kolesarja ter njegovih soudeležencev v cestnem prometu. Uporabo čelade zapoveduje otrokom, ne pa tudi odraslim, s čimer se ne strinjamo, saj morajo za varnost pri turnem kolesarjenju poskrbeti tako otroci, kot tudi odrasle osebe. V zakonu je z vidika varnosti določeno tudi, po kateri strani vozišča je dovoljena vožnja ter kakšna naj bo razporeditev več kolesarjev. Glede vožnje pa zakon določa, naj kolesarji v vsakem trenutku obvladujejo svoje kolo ter prepoveduje vožnjo pod vplivom alkohola.

Turno kolesarjenje je dejavnost, ki se izvaja na zahtevnejših površinah, kot so makadamske poti, gozdne poti, strmejši spusti in v splošnem neravna podlaga. Zahtevnejše površine zahtevajo povečano skrb za lastno varnost in varnost drugih.

2.3.2 Zakon o voznikih (ZVoz)

S tem zakonom se za kolesarje določa načrtovanje in izvajanje nalog za preventivo in varnost v cestnem prometu, pravila in pogoje za udeležbo v cestnem prometu ter globe za prekrške. Zakon v 1. točki 2. člena določa, da je voznik oseba, ki na cesti vozi vozilo. Pogoje za vožnjo koles določa 49. člen, ki otrokom do šestega leta starosti dovoljuje vožnjo s kolesom na pešpoti ali v območju za pešce, v spremstvu polnoletne osebe pa tudi v območju umirjenega prometa. Otrok do 14. leta starosti, ki nima opravljenega kolesarskega izpita, sme voziti kolo v cestnem prometu le v spremstvu polnoletne osebe, ki lahko ob upoštevanju prometnih razmer spremlja največ dva otroka (Zakon o voznikih, 2014).

V tem zakonu je določeno, kdo je voznik in kakšni so pogoji vožnje. Ti določajo, da otroci do 14. leta starosti brez opravljenega kolesarskega izpita ne smejo voziti kolesa brez spremstva polnoletne osebe. V primeru izvajanja turnokolesarskih dejavnosti je potrebno zagotoviti zadostno število TKV in drugih spremljevalcev. Drugi člani ne opredeljujejo dejavnosti turnega kolesarstva.

2.3.3 Zakon o cestah (ZCes-1)

Vsebinska tega zakona določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest,
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

Pomen izrazov, ki so pomembni za kolesarje, v nadaljevanju pojasnjuje 2. člen:

- cesta je površina, omejena z mejo cestnega sveta, ki jo lahko uporabljajo vsi ali pa le določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi;
- cesta, določena za vse vrste prometa, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati vsi udeleženci v prometu;
- cesta, določena za posamezne vrste prometa, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati samo tisti udeleženci v prometu, za katere prepoved uporabe ni označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo;
- cestišče je del javne ceste, ki ga sestavljajo vozišče, odstavní in ločilni pasovi, kolesarske steze, pločniki, bankine, naprave za odvodnjavanje, če so tik ob vozišču, ter zračni prostor v višini 7 metrov, merjeno od točke na osi vozišča;
- gozdna cesta je grajena gozdna prometnica, namenjena predvsem gospodarjenju z gozdom in omogočanju racionalnega prevoza gozdnih lesnih sortimentov ter je vodena v evidenci gozdnih cest;
- javna cesta je cesta, ki jo država ali občina v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest razglasi za javno cesto določene kategorije, in jo lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi. Javna cesta je tudi cesta, ki je kategorizirana v sosednji državi, in deloma poteka po ozemlju Republike Slovenije, pri čemer v zvezi z zagotavljanjem odvijanja prometa po cesti obstaja mednarodnopravna obveznost Republike Slovenije (skupna javna cesta);
- javna pot je občinska javna cesta, ki ne izpolnjuje meril za kategorizacijo kot lokalna cesta, in je namenjena navezovanju prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;
- kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov, pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo ceste;
- kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem;
- kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače, in je namenjena prometu koles in koles s pomožnim motorjem;
- nekategorizirana cesta, ki se uporablja za javni cestni promet, je vsaka prometna površina, na kateri se opravlja promet na način in pod pogoji, kot jih v skladu s tem zakonom in predpisom, ki ureja pravila cestnega prometa, določi lastnik ali od njega pooblaščení upravljavec;
- pločnik je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločen kako drugače, in je namenjen pešcem ali pešcem in prometu koles ter koles s pomožnim motorjem, če je na njem označen kolesarski pas ali pa je z vertikalno prometno signalizacijo dovoljen promet kolesarjev;
- prehod za kolesarje je s predpisano prometno signalizacijo označena površina vozišča, ki je namenjena prehajanju kolesarjev čez vozišče;
- ranljivi udeleženci v prometu so nemotorizirani prometni udeleženci (npr. pešci in kolesarji), motoristi ter invalidi ali osebe z omejeno sposobnostjo mobilnosti ali orientacije (Zakon o cestah, 2015).

Vožnjo po nekategorizirani cesti določa 6. člen, ki govori o tem, da je promet dovoljen le na način in pod pogoji, ki jih določajo lastniki ali od njih pooblaščení upravljavci. Po 41. členu je kolesarska povezava niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev, pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo javne ceste, ter je označena s predpisano prometno signalizacijo. Kolesarska povezava je

lahko izvedena kot kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas ali kot prometna površina, ki je namenjena tudi drugim udeležencem v prometu. Kolesarske povezave delimo glede na njihov pomen na daljinske, glavne, regionalne in lokalne kolesarske povezave, ki se lahko deloma prekrivajo. Vzpostavitev in označitev ter vzdrževanje omrežja kolesarskih povezav je v javnem interesu. Če državna kolesarska povezava poteka zunaj javnih zemljišč, se pravice in obveznosti izvršujejo v obsegu, ki je potreben za varno odvijanje kolesarskega prometa. Pravice in obveznosti se uredijo s posebno pogodbo med upravljavcem kolesarske povezave in lastnikom zemljišča, preko katerega povezava poteka. Državne kolesarske povezave predpiše minister, pristojen za promet, kar je določeno v *45. členu*. V *64. členu* je določeno, da državne kolesarske povezave vzdržuje direkcija, na občinskih cestah le v obsegu prometne signalizacije in opreme namenjene kolesarjem, na delih nekategoriziranih cest pa s posebno pogodbo med direkcijo in lastnikom (Zakon o cestah, 2015).

V Zakonu o cestah (2015) se z *41. členom* definira kolesarsko povezavo. Ta člen je pomemben za izgradnjo ali vzpostavitev novih kolesarskih poti. Omenjene kolesarske povezave lahko pomenijo pomemben člen pri širitvi kolesarskih površin v naravnem okolju. Na ta način je bila z letošnjim letom (2016) že uspešno vzpostavljena STKP. Določen način vzpostavitve predvideva vzpostavitev kolesarskih poti tudi na mestih izven javnih zemljišč, pri čemer je potrebno skleniti dogovor z lastniki zemljišč, preko katerih poteka kolesarska pot. Z njimi se podpiše pogodbo, v kateri se določijo pravice in obveznosti za upravljavca kolesarske poti. Ker je sama vzpostavitev v javnem interesu, se lahko na pobudo posameznikov ali interesnih skupin vzpostavi kolesarska povezava, kot je na primer Slovenska turnokolesarska pot. Ker pa v *45. členu* ni omenjena le vzpostavitev, temveč tudi označitev in vzdrževanje poti, je bilo pri vzpostavitvi STKP potrebno poskrbeti tudi za to dvoje. STKP je razdeljena na več odsekov. Za vsakega je zadolžen skrbnik, ki je že poskrbel za primerno označitev poti ter bo v nadaljnje zadolžen za vzdrževanje odseka poti.

Zakon o cestah ne prepoveduje vožnje s kolesi v naravnem okolju. V prvih členih definira poti, ceste in površine za vožnjo s kolesi, v nadaljevanju pa opažamo, da omogoča tudi vzpostavitev novih kolesarskih povezav, s katerimi lahko uspešno razširimo površine za turno kolesarjenje v naravnem okolju.

2.3.4 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o gozdovih (ZG-B)

Zakon v *1. členu* določa in ureja varstvo, gojenje, izkoriščanje in rabo gozdov ter razpolaganje z gozdovi kot naravnim bogastvom, s ciljem, da se zagotovijo trajnostno sonaravno ter večnamensko gospodarjenje v skladu z načeli varstva okolja in naravnih vrednot, trajno in optimalno delovanje gozdov kot ekosistema ter uresničevanje njihovih funkcij. Določbe tega zakona, ki se nanašajo na gozdove, veljajo tudi za druga gozdna zemljišča, če ta zakon ne določa drugače. Ta zakon ureja tudi pogoje gospodarjenja z gozdnim prostorom, da se njihova vloga v okolju ohrani in krepi (Zakon o gozdovih, 1993).

V 10. členu se v prostorskem delu območnega načrta določijo območja, na katerih sta mogoči ježa in vožnja s kolesom brez motorja po označenih gozdnih vlakah in drugih poteh. Z gradnjo in vzdrževanjem gozdne infrastrukture povezani člani (37., 38., 39. in 40. člen) določajo:

- Prepovedana je uporaba gozdnih prometnic za namene, ki niso povezani z gospodarjenjem z gozdovi, zmanjša ali prepreči se uporaba gozdnih prometnic za kolesarje, razen če zakon ne določa drugače.
- Gozdne ceste so gozdne prometnice, ki so namenjene predvsem gospodarjenju z gozdom, ter so sestavni del gozda ali drugega zemljišča, čez katerega potekajo, in so javnega značaja. Gozdne ceste, ki omogočajo tudi dostop do kmetij, zaselkov oziroma vasi, turističnih objektov, izletniških in drugih podobnih objektov in so pretežno javnega značaja, prevzemajo pripadajoče lokalne skupnosti.
- Gozdne ceste praviloma lahko uporabljajo tudi drugi uporabniki (t.j. kolesarji), morajo pa biti označene, da so gozdne ceste, in da jih uporabljajo na lastno odgovornost. Zavod v sodelovanju z lastniki gozdov in z lokalno skupnostjo označi režim njihove uporabe z opozorilnimi tablamami oziroma drugimi znaki.
- Vožnja v gozdu zunaj gozdnih cest je dovoljena le za gospodarjenje z gozdovi ali za reševanje ljudi oziroma premoženja. Vožnja s kolesom brez motorja je dovoljena na označenih gozdnih vlakah in drugih označenih poteh na območjih, določenih v prostorskem delu območnega načrta. Pogoje uporabe sporazumno določijo in v skladu s predpisi o gozdnih prometnicah označijo lastniki, Zavod in lokalna skupnost (Zakon o gozdovih, 1993).

81. člen določa globo od 200 do 400 evrov za prekršek posameznika, ki se vozi s kolesom brez motorja zunaj gozdnih cest ali po neoznačenih poteh in gozdnih vlakah.

Zakon o gozdovih (1993) ureja vožnjo na gozdnih poteh na način, da v splošnem prepoveduje vožnjo zunaj gozdnih cest, poti in vlak. Namen prepovedi je ohranitev in varovanje gozdov ter njihovega naravnega bogastva. Z 10. členom, pomembnim za turne kolesarje, je določeno, da se lahko v prostorskih delih z območnimi načrti vožnja s kolesi omogoči. V 40. členu je določeno, da tudi z dovoljenjem lastnika zemljišč, po katerih potekajo gozdne vlake, teh poti ni dovoljeno uporabljati za turno kolesarjenje. Vožnjo mora najprej odobriti Zavod za gozdove v območnih načrtih, nato pa jih v naravi označijo sporazumno z lastniki in občino ter se na tak način spremeni namen uporabe gozdnih cest, poti in vlak v prid turnim kolesarjem. Na posebej označenih poteh je turnim kolesarjem omogočena vožnja, vseeno pa izven teh poti, t.j. brezpotjih, zakon prepoveduje vožnjo in določa globo za kršitelje.

Ugotavljamo, da za turne kolesarje, ki se ukvarjajo z netekmovalno usmerjenim kolesarjenjem, vožnja po gozdnih poteh ni povsem prepovedana. Po zakonu se z dogovorom z upravljavci prostorskih načrtov za gospodarjenje z gozdovi lahko s časom doseže, da bo uporaba gozdnih prometnic za vožnjo s kolesom dovoljena. Pri tem je potrebno smotrno določiti, katere poti bi naj bile primerne in pomembne za kolesarske ture. To bi bile gozdne prometnice, ki bi vodile do zanimivejših turnokolesarskih odsekov in ciljev ali pa bi povezovale različne že določene kolesarske povezave. S takšno določitvijo bi hkrati zmanjšali vplive turnega kolesarjenja na naravo ter upravljavcem z gozdovi zmanjšali skrb glede zagotavljanja varnosti turnih kolesarjev.

2.3.5 Zakon o planinskih poteh (ZPlanP)

Zakon ureja pogoje za gradnjo, vzdrževanje in označevanje planinskih poti, pogoje za njihovo nemoteno in varno uporabo ter druga vprašanja, povezana s planinskimi potmi. Pri gradnji, vzdrževanju in označevanju planinskih poti ter omogočanju njihove nemotene in varne uporabe, se uporabljajo predpisi, ki urejajo rabo gozdov, urejanje prostora, graditev objektov, ohranjanje narave, evidentiranje nepremičnin in stvarnopravna razmerja, če ni s tem zakonom določeno drugače.

Planinska pot je po *1. členu* ozek pas zemljišča, praviloma v gričevnatem, hribovitem in goratem svetu. Namenjena je hoji, teku ali plezanju, ter je lahko obstoječa pešpot ob javni prometni površini, poljska pot ali ustrezna gozdna prometnica, lahko pa tudi samostojna, praviloma največ en meter široka, ter le v nujnih primerih z naravnim materialom utrjena pohodna trasa. *3. člen* določa, da so planinske poti javnega značaja, skrbniki pa imajo pravico in dolžnost, da planinske poti vzdržujejo in označujejo (Knafelčeva markacija, usmerjevalne table) (Zakon o planinskih poteh, 2007).

Po planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, ni dovoljena vožnja z gorskimi kolesi, razen v primeru, če je vožnja namenjena za oskrbo planinske kočice, za reševanje ponesrečenega uporabnika, ali če lastnik zemljišča po njih opravlja vožnje za lastne potrebe. Vožnja tudi ni dovoljena po planinskih poteh, ki potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah. Takšna vožnja je prepovedana na podlagi predpisov, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo ali lovstvo. Z gorskimi kolesi je vožnja dovoljena po planinski poti, ki jo minister, pristojen za šport, določi na predlog skrbnika planinske poti (Zakon o planinskih poteh, 2007).

Zakon o planinskih poteh že v *1. členu* določa, da je planinska pot ozek pas zemljišča, ki je namenjen hoji, teku ali plezanju. S tem prepoveduje vožnjo turnim kolesarjem po planinskih poteh, ki so označene z rdeče-belo Knafelčevo markacijo. V nadaljevanju zakona se določi tudi dvo- ali večnamensko uporabo planinskih poti, ki potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah. Tam je vožnja z označevalnimi tablami posebej dovoljena (iz Zakona o gozdovih). Na ta način je torej uporaba označenih planinskih poti dovoljena.

Prepoved vožnje za turne kolesarje po planinskih poteh ni absolutna. Zakon navaja, da lahko minister, pristojen za šport, na predlog skrbnika planinske poti kolesarjenje na teh poteh dovoli. Če pogledamo z vidika turnih kolesarjev, bi bila uporaba nekaterih planinskih poti izredno zanimiva, saj te poti omogočajo izvedbo atraktivnejših tur v celoti. Z ustreznim pristopom k tej problematiki in predstavitvijo utemeljenih argumentov bi lahko na ta način dosegli dvonamensko uporabo teh poti.

2.3.6 Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (ZON-C)

Ureditev vožnje s kolesi v naravnem okolju določa *28.d člen*. 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. Vožnja s kolesi je dovoljena tudi v območjih, ki so s prostorskimi akti določena kot površine za šport in rekreacijo in so namenjena tudi vožnji s kolesi. Ta območja niso del naravnega okolja (Zakon o ohranjanju narave, 2014).

Vožnja s kolesom v naravnem okolju je torej dovoljena:

- po gozdnih cestah (Zakon o gozdovih);
- na utrjenih poteh, če temu ne nasprotujejo lastniki ali upravljavci teh poti. Utrjena pot je tista, ki je utrjena z gradbenimi posegi ali je utrjena s peš hojo ali z vožnjo (novost, gl. 28d člen Zakona o ohranjanju narave);
- po gozdnih vlakah, če je vlaka posebej označena (Zakon o gozdovih);
- po planinskih poteh, če je pot posebej označena (Zakon o planinskih poteh).

Globe za prekrške so določene v 161.a členu. Z globo 1.500 evrov se za prekršek kaznuje pravno osebo, ki organizira vožnjo s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja za javno prireditev, s 500 evri pa odgovorne osebe pravnih oseb. Z globo 1.250 evrov se za prekršek iz prejšnjega odstavka kaznuje samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, s 500 evri pa odgovorno osebo samostojnega podjetnika posameznika ali odgovorno osebo posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost (Zakon o ohranjanju narave, 2014).

Z globo 100 evrov se kaznuje za prekršek posameznika, če se vozi s kolesom v naravnem okolju:

- zunaj utrjenih poti ali po poteh, ki niso utrjene;
- po utrjenih poteh in temu nasprotuje lastnik ali upravljavec poti;
- zunaj utrjenih poti in ne gre za dovoljene primere.

Prav tako se z globo 100 evrov kaznuje posameznika, če organizira vožnjo s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja za javno prireditev, ali če izvede javno prireditev v nasprotju z izdanim dovoljenjem (Zakon o ohranjanju narave, 2014).

Novela Zakona o ohranjanju narave je predvidevala popolno prepoved vožnje s kolesi v naravnem okolju. Pred sprejetjem je skupini predstavnikov kolesarskih organizacij in društev pri ministrstvu uspelo doseči umik popolne prepovedi za vožnjo s kolesi. Trenutni minister za kmetijstvo in okolje je pred sprejetjem Novele leta 2014 dejal: »S predstavniki kolesarjev smo dosegli zelo razumen dogovor, da iz osnutka zakona v celoti umaknemo kolesarstvo v naravi. Zakon bo dal samo podlago, da se to področje ureja z uredbo, ki ne bo prepovedovala, ampak urejala vožnjo v naravi.« (STA, 2014). Zakon z 28.d členom turnim kolesarjem dovoljuje vožnjo po utrjenih poteh, ki so utrjene z gradbenimi posegi ali z vožnjo s kolesi. Vožnja po poteh in stezah, ki so shojene oz. so bile utrjene s hojo, je prepovedana. Za turno kolesarjenje se s tem zakonom prepoveduje vožnja po brezpotjih ter se za prekrške določa različno visoke denarne kazni, možen pa je tudi trajni zaseg kolesa. Ostale prepovedi za vožnjo turnih kolesarjev izhajajo iz že omenjenih zakonov.

2.3.7 Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost

Športno igrišče na prostem je grajena ali utrjena površina, ki ni izvedena v obliki stadiona, in nima spremljajočih objektov ali tribun. Njegova površina lahko zajema velikosti od 2000 m² do vključno 10.000 m² in šteje kot nezahteven objekt. Površina do vključno 2000 m² šteje kot enostaven objekt. Sem med drugim spada poligon za kolesa ali motorje (Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost, 2013).

Tudi v naravnem okolju bi lahko vzpostavili infrastrukturo, ki bi omogočala vožnjo po brezpotjih. To omogoča ta uredba, ki določa izgradnjo športnih igrišč, kamor spadajo tudi

poligoni za kolesa. Ti bi omogočali večjo varnost gorskih oz. turnih kolesarjev, ki bi se tako preselili z gozdnih vlak na njim podobne površine, ki pa bi se nahajale znotraj kolesarskih poligonov. Poligoni bi še vedno ostali v naravnem okolju. Namenjeni bi bili gorskim kolesarjem, ki se ukvarjajo s tekmovalnimi disciplinami, ter turnim kolesarjem, ki bi na ta način pridobili površine za učenje tehnike vožnje, ki bi jih lahko doletela na zahtevnejših odsekih kolesarske ture.

2.3.8 Zakon o športu (ZSpo)

Država skupaj z lokalno skupnostjo po 3. členu uresničuje javni interes v športu tako, da zagotavlja sredstva za realizacijo nacionalnega oziroma lokalnega programa, ter da spodbuja in zagotavlja pogoje za opravljanje in razvoj športne dejavnosti na način, da načrtuje, gradi in vzdržuje javne športne objekte. Sredstva za uresničevanje javnega interesa na ravni države in lokalnih skupnosti se zagotavljajo iz državnega proračuna in proračuna lokalnih skupnosti (Zakon o športu, 1998).

Iz Zakona o športu izhaja usmeritev, da država omogoča pogoje za vzpostavitev in razvoj športnih dejavnosti. V primeru turnega kolesarstva je to urejanje zakonodaje v korist turnemu kolesarstvu in zagotavljanje sredstev za vzpostavitev novih turnokolesarskih poti ter tudi poligonov za vožnjo s kolesi. Pri tem je pomembno sodelovanje lokalnih skupnosti oziroma občin.

2.4 Ureditev v tujini

V alpskih državah ni splošnega zakona, ki bi urejal vožnjo s kolesi v naravnem okolju, vendar pa ima vsaka država svojo splošno ureditev. V Nemčiji je kolesarjenje dovoljeno po javnih in zasebnih gozdovih, na poljih in travnikih v vseh zveznih deželah, izjema so le polja in travniki v Hessnu in Porenje-Pfalški. V Avstriji kolesarjenje po gozdnih poteh zakonsko ni dovoljeno, se pa ureja v skladu z dogovori z lastniki gozdov in gozdnih poti. V Švici kolesarstvo po gozdnih poteh ni prepovedano, razen v izjemnih primerih, ko je to označeno z oznakami. V Franciji velja, da je vožnja s kolesi prepovedana v osrednjih delih nacionalnih parkov, razen, kjer so poti posebej urejene za kolesarje. V Italiji ni predpisa na nacionalni ravni, ki bi v splošnem urejal uporabo koles v naravnem okolju. Posamezne dežele problematiko prometa urejajo vsaka po svoje, prav tako velja tudi za naravne parke.

2.4.1 Avstrija

Splošne pravice za rabo gozdnega prostora za namene rekreacije so zapisane v Zakonu o gozdovih. Vožnja po gozdu je dovoljena samo z dovoljenjem lastnikov, drugače uporaba gozdnih poti in večine gorskih cest ni dovoljena (Forstgesetz 1975, 33. člen). Prepoved iz omenjenih členov pa se ne uporablja za reševalna vozila in vozila za oskrbo (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Zakon o varstvu travnikov in polj prepoveduje vožnjo izven poti, npr. po poljih in travnikih ter drugih kmetijskih površinah (Feldschutzgesetz, 2. člen). Dostop in vožnjo na področjih, kjer živijo zaščitene divje živali, prepoveduje Lovski zakon (Jagdgesetz, 102. člen) (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Z dogovorom Mountainbikemodell je dežela Tirolska leta 1997 podprla možnost odpiranja kolesarskih poti s strani lastnikov. Tirolska ima več kot 5.345 km poti za gorsko kolesarjenje in 921 km kolesarsko-pohodnih poti, na katerih je gorsko kolesarjenje dovoljeno. Temelji modela Mountainbikemodell so:

- dogovor o dovoljenju kolesarjenja se sklene med lastnikom poti in občino ali turističnim združenjem, po katerem se omogoči prosta pot za kolesarjenje (dogovor in obrazci so dostopni na spletu);
- dežela Tirolska podpira dogovorjene poti s plačilom v letnem znesku 0,10 € za tekoči meter poti;
- dežela Tirolska financira enotno označevanje kolesarskih poti (npr. po zahtevnosti poti);
- dežela Tirolska sklene za vse poti potrebna zavarovanja (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Model je podprt z internetno stranjo, ki vsebuje vse potrebne informacije in pripomočke, kot so obrazci, dogovori in pravila (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

V zavarovanih območjih je kolesarjenje prepovedano.

2.4.2 Francija

V Franciji gibanje v zavarovanih območjih ureja Okoljski zakonik (*Code de l'environnement*) z Zakonom o narodnih parkih iz leta 2006 (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011). Vožnja motornih vozil je z zakonom prepovedana, za kolesarje pa veljajo predpisi in pravila, ki jih oblikujejo in urejajo uprave posameznih narodnih parkov, te pa so pod vodstvom ustanove Parcs Nationaux de France (PNF) (ALPARC, b.d.). V diplomski nalogi se osredotočamo predvsem na nacionalne parke, za katere veljajo bolj strogi zakoni, saj se država bori za zaščito in ohranitev teh parkov. Vsi ti parki so zaščiteni in spadajo v mrežo Le Réseau Alpin des Espaces Protégés (ALPARC), katere del so vse alpske države, tudi Slovenija (ALPARC, b.d.). Nacionalni parki se delijo na dvoje območij:

- osrednji del parka (fr.: *Le cœur du parc*) je podvržen posebno strogim predpisom, katerih namen je ohranitev prvotnega okolja in omejevanje javnega dostopa;
- obrobni del parka (fr.: *L'aire d'adhésion*) je območje okrog osrednjega dela, ki se ga določi z aktom o ustanovitvi parka (MEDTL, b.d.; Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

V splošnem velja, da je v nacionalnih parkih v osrednjem delu vožnja kakršnih koli vozil prepovedana, v obrobni delih parka pa je vožnja dovoljena po za to urejenih poteh. V osrednjih delih je vožnja (tudi kolesarjenje) prepovedana predvsem zaradi občutljivosti tal za erozijo in zaradi možnosti motenja pohodnikov (Les chartes des parcs nationaux français, 2013). Kljub temu pa nekateri parki dovoljujejo kolesarjenje tudi po nekaterih delih osrednjega dela parka, in ker predpisi in zakoni niso popolnoma enaki v vseh parkih, v nadaljevanju izpostavljamo nekaj posebnosti posameznih parkov.

V nacionalnem parku Mercantour (*Parc national du Mercantour*), ki leži na območju Alp, so se v aprilu letošnjega leta sestali vodstvo parka, Zveza gorskih kolesarjev (MBF) in organizacija Eco-trails. Glavna tema srečanja je bila možnost vožnje z gorskimi kolesi v tem parku. Odlok iz leta 1995 je namreč zaradi možnosti povzročitve erozije tal in motenja divjih živali prepovedal uporabo koles v osrednjem delu parka, s čimer pa se gorski kolesarji niso

strinjali. Na srečanju je bilo izpostavljeno, da oblasti niso seznanjene z relevantnimi raziskavami, ki bi ugotovile dejanski vpliv gorskega kolesarjenja na okolje, in ki bi lahko predstavljale podlago za ukrepanje v eno ali v drugo smer. Vsi na srečanju so se strinjali, da bi bilo treba opraviti raziskavo na lokalni ravni v konkretnem okolju parka, vendar pa bi to pomenilo veliko časovno in finančno obremenitev za vse vpletene strani. Predstavniki gorskih kolesarjev so izpostavili tudi problem neenakosti zakonov na italijanski in na francoski strani meje (park leži ob italijanski meji), saj je kolesarjenje na italijanski strani dovoljeno, na francoski strani pa je v osrednjem delu parka prepovedano. Športne prireditve so prepovedane tudi na obrobem delu parka, prostor pa je namenjen le rekreativni uporabi (MBF, 2011; Parc national du Mercantour, b.d.; Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

V nacionalnem parku Mercantour pa kolesarjenje le ni popolnoma prepovedano, saj so s soglasjem in sodelovanjem lokalnih skupnosti uvedli projekt oz. kolesarsko turo »Grand Tour à Vélo Alpi Marittime – Mercantour«. Tura, ki obsega približno 450 km poti, je bila uvedena kot alternativa avtomobilom, njen glavni cilj pa je zaščita okolja (njeno geslo je »brez karbonatov«). Ponekod lahko kolesarji prevozijo tudi zavarovana območja (Parc national du Mercantour, b.d.).

V parkih Parc national de la Vanoise in Parc national des Ecrins je kolesarjenje dovoljeno po kolesarskih turah, ki jih je odobrila Francoska kolesarska zveza (Fédération Française de Cyclisme). Večinoma gre za ture, ki potekajo po dolinah in gorskih prelazih, nevarna mesta pa morajo biti označena v skladu s predpisi zveze. Oba parka ponujata tudi možnost obiska kolesarskih parkov (»bike parks«) (Cyclotourisme, b.d.).

Francija ponuja tudi razne kolesarske ture po regionalnih parkih, npr. v parkih Parc naturel de regional Queyras, Parc naturel de regional Chartreuse, Parc naturel de regional du Massif des Bauges in Parc naturel de regional Haut Jura (Parc national de France, 2016). Ti parki niso pod tako strogo zaščito kot nacionalni parki, kar kolesarjem omogoča tudi kolesarjenje po osrednjem delu parka. Kolesarji lahko izbirajo med vrsto različno težavnih tur, saj ponudba obsega tako ture, ki so primerne za začetnike, kot tudi takšne, ki so namenjene vrhunskim kolesarjem (Cyclotourisme, b.d.).

2.4.3 Italija

Tudi v Italiji obstajajo predpisi, ki urejajo problematiko prometa v naravnem okolju, vendar nismo zasledili nobenega predpisa, ki bi urejal kolesarjenje v naravnem okolju na nacionalni ravni. Posamezne dežele problematiko prometa urejajo vsaka po svoje, prav tako naravni parki. Na primer, v naravnem parku Mont-Avic so v načrtu upravljanja s prostorom (Piano di Gestione Territoriale) zapisali, da se je z gorskimi kolesi potrebno držati naslednjih že utrjenih izletniških poti: Veulla - ServaDesot in Covarey - Lac de Leser - Col du Lac Blanc (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Dežela Furlanija-Juljska krajina (Friuli Venezia Giulia)

Kolesarjenje je omenjeno le v posameznih določbah predpisov o naravnih parkih in določa, da se kolesarji lahko vozijo po glavnih poteh in poteh, označenih za kolesarjenje (npr. Parco naturale regionale delle Prealpi Giulie, Riserva naturale regionale della Val Rosandra itd.). Pravilnik o gozdnih virih (Norme in materia di risorse forestali) v 71. členu prepoveduje vožnjo in ustavljanje z vozili, a nikjer izrecno ne omenja kolesarjenja (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Dežela Veneto

Kolesarjenje je z zakonom dovoljeno na gozdno-pašnih poteh, kamor spadajo tudi pohodne poti, mulatjere (gorske tovarne poti) in gozdne vlake, ni pa dovoljeno po travnikih, pašnikih, smučiščih in planinskih poteh. Športne prireditve v naravi mora odobriti lokalna oblast s soglasjem regionalnega organa, ki je pristojen za gozdove (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Dežela Trentino - AltoAdige, Avtonomna Provinca Trento (kolesarski center Riva di Garda)

V tej deželi se lahko kolesari po poteh, ki so širše od razdalje med sprednjo in zadnjo pesto in/ali imajo naklon manjši od 20 % (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Avtonomna Provinca Bolzano (Alto-Adige/Südtirol)

Kolesarjenje v naravnem okolju ni splošno prepovedano z zakonom. Prepovedano je le tam, kjer je to izrecno označeno (nekateri naravni parki, zaščitena vodna območja itd.) (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

2.4.4 Nemčija

V Nemčiji je 1. marca 2010 stopil v veljavo Zvezni zakon o varovanju narave (Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG), po katerem velja zakonodaja o varovanju narave za vso državo. Z zakonom je bil postavljen nov zakonski okvir znotraj katerega je v letu 2011 večina dežel uskladila svojo naravovarstveno zakonodajo. Zvezni zakon o varovanju narave tako vsebuje člen, ki opredeljuje splošno pravico dostopa do narave (59. člen), in sicer določa, da imajo za namene rekreacije vsi pravico do prostega dostopa v naravno okolje po cestah in poteh ter tudi po neobdelanih površinah. Pravico dostopa do gozda ureja Zvezni zakon o gozdu (Bundeswaldgesetz), deželni zakoni o gozdu ter drugo deželno pravo. Zvezni zakon o varovanju narave dovoljuje prost dostop v naravno okolje, Zvezni zakon o gozdu pa lahko v nekaterih primerih omejuje pravico do dostopa v gozd, posebno iz okoljevarstvenih razlogov (14. člen, 2. odstavek). Na varovanih območjih je dostop ponekod prepovedan ali omejen (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

V Nemčiji v splošnem glede vožnje s kolesi v naravnem okolju veljajo pravila DIMB (Deutsche Initiative Mountain Bike) (Sammlung des Betretungsrechtes für Biker, 2010). Določene oblike dostopa (kolo, gorsko kolo) so urejene v Zakonu o gozdu (Bundeswaldgesetz) in v deželnih zakonih o varovanju narave. Zvezni zakon o gozdu (Bundeswaldgesetz) v 14. členu določa, da je vožnja s kolesi dovoljena po cestah in poteh. Vsa ostala pravila določajo posamezne zvezne dežele. Vožnja s kolesi je dovoljena po cestah in poteh (tudi privatnih) v gozdovih, po poljih in travnikih v vseh zveznih deželah (izjema so polja in travniki ter poti v deželah Hessen in Porenje-Pfalški). Mnoge organizacije s pravili skrbijo za urejanje vožnje kolesarjev. Ta pravila vključujejo tudi prepoved vožnje izven poti (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Ureditev vožnje s kolesi v naravnem okolju se tudi v Nemčiji (tako kot v ostalih alpskih državah) razlikuje glede na posamezne dežele. Temelji na dveh glavnih zakonih, ki na splošno veljata v vseh deželah, vendar pa se določene zakonitosti v posameznih deželah razlikujejo. Ta dva zakona sta Zakon o varstvu narave in oskrbe podeželja ter Zakon o ohranjanju, varstvu

in upravljanju z gozdovi (oz. Zakon o gozdovih) (Sammlung des Betretungsrechtes für Biker, 2010).

Zakon o gozdovih pravi, da ima vsaka oseba prost dostop do gozda (pri tem gozdu ne sme škodovati in ga onesnaževati), obstajajo pa tudi gozdne površine, na katere se ne sme vstopati brez posebnih dovoljenj. Zakon dovoljuje kolesarjenje le po cestah in drugih za to primernih poteh in je na lastno odgovornost. Pri tem morajo biti posamezniki pozorni na pešce, ki imajo vedno prednost. V deželi Baden-Württemberg kolesarjenje ni dovoljeno po poteh, ki so široke manj kot dva metra, prav tako ni dovoljeno kolesariti po pešpoteh in športnih poteh, vendar pa so možne izjeme (Sammlung des Betretungsrechtes für Biker, 2010).

Z Zakonom o varstvu narave in oskrbe podeželja je vstop na zasebne ceste in poti ter na neizkoriščene površine, kmetijska zemljišča in podeželske obdelovalne površine za namen rekreacije na lastno odgovornost dovoljen, razen v času obdelovanja in rasti pridelka, ko je prepovedan. Prost dostop prav tako ni dovoljen na območjih, kjer so živali, na območjih vrtnarjenja, ribolova in na gradbenih površinah. Prepoved velja tudi za območja, kjer bi te aktivnosti škodovali naravi in podeželju. Splošne zakonitosti Zakona o varstvu narave in oskrbe podeželja veljajo tudi za kolesarjenje, ki pa je dovoljeno le po poteh in cestah, ki morajo biti ustrezno označene (Sammlung des Betretungsrechtes für Biker, 2010).

Bavarska

Bavarska naravovarstvena ureditev vsebuje dva zakona, ki urejata vožnjo v naravnem okolju. Za vožnjo s kolesom je pomemben Bavarski naravovarstveni zakon (Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflegeder Landschaft und die Erholung in der freien Natur Bayerisches Naturschutzgesetz), ki je bil sprejet v februarju 2011. Ta zakon skrbi za varstvo narave in oskrbo podeželja in med drugim opozarja, da so naravne površine brezplačno dostopne vsakomur, vendar pa ima tudi vsak posameznik dolžnost, da skrbno in odgovorno ravna z naravo. Vstop v naravo je dovoljen tudi za ostale športne aktivnosti, kot so smučanje, jahanje, igre z žogo, sankanje in podobno (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011; Sammlung des Betretungsrechtes für Biker, 2010).

Poleg tega je v veljavi še Bavarski zakon o gozdu (Waldgesetz für Bayern). Po Bavarski ustavi ima vsakdo pravico do rekreacije v naravnem okolju (*141. člen*, 3. odstavek). Uresničevanje te pravice je zagotovljeno tudi v Bavarskem zakonu o gozdovih (*13. člen*) in Bavarskem zakonu o varstvu narave (*26. člen*). Naravovarstveni organi lahko z odlokom ali posamično ureditvijo omejijo ali prepovejo dostop in rekreacijo na nekaterih področjih naravnega okolja (Bavarski zakon o varovanju narave, *31. člen*). Bavarski zakon o varstvu narave določa, da sta kolesarstvo in jahanje dovoljena le po poteh in cestah, ki so urejene za ta namen. Pešci imajo pri tem vedno prednost. Vožnja po neustreznih poteh in izven poti je prepovedana in se lahko kaznuje z denarno kaznijo (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Vožnja s kolesi je z okoljevarstvenega vidika ustrezna alternativa vožnji z motornimi vozili. Skrb je namenjena ureditvi vožnje s kolesi na način, da sama po sebi čim manj obremenjuje okolje. Vožnja s kolesom je dovoljena tako na javnih kot tudi na zasebnih cestah in poteh (Bavarski zakon o varovanju narave, *28. člen*) (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Poleg zakona velja na Bavarskem t.i. Dogovor o gorskem kolesarjenju (Die Mountainbike-Vereinbarung in Bayern), ki so ga leta 2000 z bavarsko deželno vlado sklenili Zveza nemških kolesarskih klubov, Nemška iniciativa Mountain Bike, Zveza nemških kolesarjev, Nemško alpsko združenje, Barvarsko združenje kolesarskega športa in Deželno združenje nemških

gorskih in pohodniških društev. Cilj je bil določiti okvir za naravi prijazno kolesarjenje z gorskimi kolesi, predstaviti pogoje za gorsko kolesarjenje v naravi, zmanjšati morebitne konflikte med gorskimi kolesarji in drugimi uporabniki narave, kolikor je to mogoče, ter spodbujati sožitje med skupinami ljudi, ki preživljajo svoj prosti čas v naravi (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Na Bavarskem v splošnem vožnja s kolesi (tudi gorskimi kolesi) ni dovoljena po gozdu izven poti. Za vožnjo s kolesi so po mnenju Bavarske gozdne uprave neprimerne poti:

- po katerih lahko kolesarjenje povzroči škodo ali moti naravno okolje;
- ki jih pogosto uporabljajo pešci in niso zadosti široke;
- na katerih se opravljajo gozdna dela in so zato lahko neprevozne;
- poti, pešpoti in steze ter učne poti;
- dostopne poti med drevesnimi nasadi (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

V določenih primerih je lahko rekreativna dejavnost na zasebnih cestah na podeželju omejena na podlagi posameznih odredb in predpisov (Bavarski zakon o varovanju narave, *31. člen*, 1. odstavek) ter predpisov o zaščitenih območjih (na primer naravni rezervati, rezervati za divje živali), ali pa je dejavnost dovoljena le ob določenem času (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Zakone in uredbe je mogoče preveriti tudi na pristojnih lokalnih uradih (Das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten). Zavarovana območja in naravni parki, kot sta Steigerwald in Almühltal, so na Bavarskem urejeni s svojimi odloki (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

2.4.5 Švica

Prost dostop do gozdov je v Švici s Civilnim zakonom dovoljen vsem (Art. 699 B. Restriction de la propriété foncière, 2016), vendar pa Zvezni zakon o gozdovih daje kantonom pravico, da v določenih primerih (npr. ko gre za zaščito živali in rastlin) omejijo ali prepovejo dostop v določene predele gozda (*14. člen*) (LFCN, 1999; Paysage: bases légales, 2015; Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Zakonodaja o javnem prometu ne predvideva posebnih predpisov za omejevanje dostopa na naravna območja. Na osnovi Zveznega zakona o cestnem prometu je lahko popolnoma ali občasno prepovedana vožnja motornih vozil in koles po cestah, ki niso namenjene glavnemu tranzitnemu prometu (*106. člen* Zveznega zakona o cestnem prometu) (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Vožnja po pešpoteh je jasno urejena v Zakonu o cestnem prometu (Strassenverkehrsgesetz). Po poteh, ki niso primerne ali namenjene za vožnjo s kolesi, se le-ta ne smejo voziti (1. odstavek *43. člena*) (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Vožnja s kolesi v gozdu po cestah in poteh ni prepovedana, razen v posameznih primerih s cestnoprometnimi znaki. V nekaterih kantonih pa je vožnja s kolesi v gozdu izven cest in poti izrecno prepovedana, npr. v kantonu Aargau, kjer je prepoved zapisana v Zakonu o gozdu, *13. člen*. Ponekod sta tudi izven gozdnih cest in poti dovoljena tako jahanje kot kolesarjenje, vendar le z dovoljenjem lastnikov zemljišč in gozdnim uradom. Kanton Basel ureja kolesarjenje v svojem Zakonu o gozdu v *10. členu*, po katerem je kolesarjenje dovoljeno samo na gozdnih poteh in gozdnih cestah. Prav tako lahko kolesarjenje na posameznih gozdnih

cestah občinski svet iz utemeljenih razlogov prepove ali dovoli omejitev kolesarske mreže v preostalih delih gozda. Ograjevanje gozdov je prepovedano. Gozdove se lahko ogradi (in tako prepreči dostop do njih) le s posebnimi dovoljenji. V vseh kantonih je potrebno pridobiti tudi dovoljenje za organizacijo športnih dogodkov na območju gozda. Dovoljenje je tako na primer treba pridobiti za vsak kolesarski dogodek, ki se ga bo udeležilo več kot 50 ljudi (v nekaterih kantonih pri več kot 100 ljudeh). Vloge za izvedbo teh prireditev morajo biti na gozdni urad kantona predložene vsaj dva meseca pred izvedbo, pridobiti pa je potrebno tudi soglasje lastnikov zemljišč. Vstop v gozdove lahko kantoni omejijo ali prepovejo tudi ob posebnih kulturnih dogodkih ter takrat, ko na teh območjih potekajo znanstvene raziskave (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011; Sammlung des Betretungsrechtes für Biker, 2010).

V skladu z Zveznim zakonom o varovanju narave in krajine Švicarska zvezna vlada s posebnim odlokom prepoveduje dostop kakršnikoli vozil na osrednjih in obmestnih območjih narodnih parkov (17. člen, drugega odst.). V obmestnih naravnih parkih kolesarji lahko vozijo po za to izrecno določenih poteh (23. člen) (Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

Uredba o švicarskem lovskem območju (Die Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete) odreja, da je v lovskih območjih prepovedana vožnja po gorskih in gozdnih cestah, ter tudi vožnja s kakršnikoli vozili izven cest ter gozdnih in poljskih poti (5. člen), z izjemo za namene kmetijskega in gozdnega gospodarjenja. Kantoni lahko tudi drugače predvidijo izjeme (Bundesgesetz über den Wald, 2013; Pristavec Đogić in Zeilhofer, 2011).

2.6 Predlogi ureditve zakonodaje in vodenja turnega kolesarstva

V predhodnem poglavju smo zbrali podatke o zakonodajnih ureditvah v alpskih državah, ki urejajo kolesarjenje v naravnem okolju in zavarovanih območjih, ter druge ureditve, ki se nanašajo na turno kolesarjenje. Pomembnejše ugotovitve iz zakonov in ureditev navajamo v Tabeli 3, v kateri jih primerjamo z ureditvijo v Republiki Sloveniji. Na podlagi primerjav v nadaljevanju sledijo predlogi rešitev problematike in primernejših ureditev zakonodaje in vodenja turnega kolesarstva.

Tabela 3

Primerjava zakonodajne ureditve kolesarjenja v naravnem okolju med alpskimi državami.

	Splošna ureditev kolesarjenja	Specifična ureditev kolesarjenja
Slovenija	Prepovedano	/
Avstrija	Prepovedano	S posameznimi zakoni in dogovori z lastniki zemljišč (primer Mountainbikemodell)
Francija	Ni prepovedano, razen v osrednjih delih nacionalnih parkov	S predpisi in pravili posameznih parkov
Italija	Ni prepovedano	Z deželnimi zakoni, predpisi in pravili naravnih parkov
Nemčija	Ni prepovedano	Z zveznimi zakoni
Švica	Ni prepovedano, razen v osrednjih delih narodnih parkov	Z zveznimi zakoni (možno tudi urejanje ureditve posameznih kantonov)

Iz Tabele 3 sklepamo, da pravna ureditev v Sloveniji ni primerna za turnokolesarsko dejavnost. Tako ugotavlja tudi Posavec (2014), ki piše, 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« (str. 28).

Kolesarjenje v naravnem okolju je v RS prepovedano oz. je dovoljeno le v določenih območjih ter pod posebnimi določili. Prav tako je kolesarjenje v naravnem okolju v osnovi prepovedano v Avstriji. V ostalih alpskih državah se kolesarjenje v naravnem okolju v splošnem dovoljuje, a ga omenjene države urejajo na različne načine: nekatere od njih z deželnimi in zveznimi zakoni, druge nalagajo ureditev v samostojno odločanje upravam nacionalnih parkov.

Ureditev v Avstriji je podobna slovenski, saj zakonodaja kljub splošni prepovedi vožnje z določenimi zakoni omogoča umik prepovedi na določenih poteh, in sicer po dogovoru z lastniki. V praksi je od leta 1997 prisoten dogovor Mountainbikemodell, s katerim Tirolska podpira možnost odpiranja kolesarskih poti. Le-ta je podprt z internetno stranjo, na kateri so vse informacije in pripomočki za odprtje kolesarskih poti s strani lastnikov. V Sloveniji je, podobno kot v Avstriji, mogoče v dogovoru z Zavodom za gozdove ter lastniki gozdov in lokalno skupnostjo, dovoliti vožnjo po izbranih gozdnih prometnicah. Dobra praksa s Tirolske bi se lahko vzpostavila tudi v Sloveniji. Zahtevala bi vzpostavitev internetne strani, ki bi olajšala postopke vzpostavitve novih kolesarskih poti. Lastniki zemljišč v naravnem okolju bi lahko označili tista, za katera bi vožnjo dopuščali, turni kolesarji pa bi izbirali poti in področja za katere bi si želeli, da bi bila vožnja po njih dovoljena. Za področja in poti, kjer bi se interesi pokrivali, bi Zavod odločil ali so primerna za kolesarjenje ali ne. Na ta način bi pospešili odpiranje turnokolesarskih poti in omogočali povečanje možnosti za zakonito kolesarjenje ljubiteljev hitro razvijajoče se športne panoge.

V drugih državah, kjer je v splošnem kolesarjenje v naravnem okolju dovoljeno, lahko najdemo nekaj ureditev, ki so primerne za apliciranje tudi v Sloveniji. Med njimi je samostojno odločanje uprav parkov o ureditvi vožnje na področju njihovih parkov, ki je drugače prisotno v Franciji in Italiji. Splošna uredba sicer prepoveduje kolesarjenje v osrednjih delih parkov, vendar lahko uprave parkov vožnjo ponekod tudi dovolijo. V obrobni delih pa je kolesarjenje načeloma dovoljeno ter se redko prepoveduje in obratno. V RS se na turnokolesarsko zanimivem območju Julijskih Alp nahaja Triglavski narodni park, drugod po državi pa tudi drugi parki in zavarovana območja. Da bi poskrbeli za večjo ohranjenost narave v teh območjih, ter da s trenutno splošno prepovedjo ne bi preveč omejevali tur turnih kolesarjev, bi lahko s posameznimi zakoni in ureditvami na področjih, ki bi jih urejale uprave parkov oziroma kjer teh ni, pa lokalne skupnosti ali državni zakonodajni organi, vožnjo dovolili. Ta bi bila omogočena le pod vodstvom TKV, ki bi bil poleg usposobljenosti za vodenje tur, seznanjen tudi z omejitvami na osrednjem delu parka. S tem bi razširili področje za izvajanje tur v splošnem naravnem okolju in smotno uredili vožnjo na področjih, kjer je potrebna večja skrb za naravno okolje.

Avstrijski dogovor Mountainbikemodell in francoska ureditev kolesarjenja znotraj nacionalnih parkov sta dve možnosti primernejših ureditev vožnje s kolesi v naravnem okolju.

Tabela 4

Pregled izbranih prednosti in slabosti ureditev vožnje s kolesom v naravnem okolju v alpskih državah.

Ureditev vožnje v naravnem okolju alpskih držav		
	Prednosti	Slabosti
Slovenija	/	Splošna prepoved vožnje v naravnem okolju, prepoved kolesarjenja na planinskih poteh
Avstrija	Urejanje v skladu z dogovori (primer: Mountainbikemodell)	Splošna prepoved
Francija	Ureditev po posameznih nacionalnih parkih, dovoljena vožnja pod vodstvom turnokolesarskega vodnika v območjih s splošno prepovedjo vožnje	/
Italija	Prepoved vožnje po travnikih, pašnikih, smučiščih in planinskih poteh (dežela Veneto)	Prepoved vožnje po poteh, ki so ožje od razdalje med sprednjo in zadnjo pesto ter naklonom večjim od 20%
Nemčija	Ureditev v skladu z deželnimi zakoni	Prepoved vožnje po poteh ožjih od 2 metrov (dežela Baden-Württemberg)
Švica	Ureditev v skladu s kantoni	/

V Tabeli 4 so prikazane prednosti in slabosti posameznih specifičnih ureditev v posamezni alpski državi ter na podlagi le-teh podani predlogi za izboljšanje ureditev turnega kolesarjenja v Sloveniji.

Strinjamo se, da je zakonodaja, ki določa splošno prepoved kolesarjenja v naravnem okolju, slabost za turno kolesarjenje. Prav je, da se zaščiti naravo in njene značilnosti, vendar se zaradi tega kolesarjenja ne prepove v celoti, temveč se okolje poskuša urejati skladno s potrebami turnih kolesarjev in vseh ostalih, ki uporabljajo naravno okolje za potrebe športne rekreacije. Delno se strinjamo, da je ureditev v italijanski deželi Veneto, ki določa prepoved kolesarjenja na travnikih, pašnikih, smučiščih in planinskih poteh, prednost za zakonodajno ureditev turnega kolesarjenja. Prednost takšne ureditve je v primeru prepovedi vožnje po travnikih in pašnikih, kjer je zaradi ogrožanja živali in lastne varnosti turnih kolesarjev takšna ureditev smotrna. Z vidika prepovedi vožnje po smučiščih in planinskih poti pa ocenjujemo, da gre za slabost. Smučišča v zimskem času predstavljajo športna središča za smučarje, v poletnem času pa večinoma samevajo. Z vidika turnega kolesarjenja zimski čas ni najprimernejši za izvajanje aktivnosti, poleg tega so na smučiščih prisotni smučarji. V poletnem času pa bi lahko smučišča postala prostor za izvajanje turnokolesarskih dejavnosti. Podobno kot glede ureditve v Sloveniji pa ocenjujemo, da tudi v deželi Veneto prepoved vožnje po planinskih poteh velja za neprimerno. Zavedamo se, da je veliko poti, ki so za kolesarjenje neprimerne zaradi prestrmih naklonov, neravnih tal, ki jih sestavlja veliko kamenja, spolzkih površin in drugih dejavnikov. Te poti ne omogočajo varne vožnje, zato je tam prepoved vožnje smiselna. Kljub temu pa bi na planinskih poteh, ki omogočajo primeren teren za turne kolesarje, kolesarjenje morali dovoljevati.

Slabost, ki se pojavlja med ureditvami v tujini, je italijanska zakonodaja v deželi Trentino, saj prepoveduje vožnjo po poteh, ki so ožje od razdalje med sprednjo in zadnjo pesto koles, ter ki imajo naklon, ki je večji od 20%. Ta ureditev vožnje ne opredeljuje najbolje. Poti na turah so razgibane in večkrat prehajajo od ožjih k širšim. Dogaja se, da lahko med vožnjo na turi naletimo na takšne poti in vožnja postane protizakonita. Na podoben način tudi zakon v nemški deželi Baden-Württemberg, ki pokriva področje jugo-zahodnega dela nemških Alp, prepoveduje vožnjo glede na značilnost same poti. Vožnja je tam prepovedana na poteh, ožjih od 2 metrov.

Menimo, da bi slovenska zakonodaja morala dovoljevati vožnjo na vseh planinskih poteh. Razlogov za to je več. Trenutna mreža 2.002 planinskih poti s skupno dolžino 10.004 kilometri v naravnem okolju tako hribovitega in gorskega sveta, kot tudi drugih turnokolesarsko zanimivih predelov Slovenije, lahko predstavlja edine poti za kolesarjenje, če želimo izpeljati določene ture. Markirane planinske poti se delijo na markirane planinske steze in druge markirane planinske poti (ceste, gozdne ceste, poljske poti, gozdne vlake idr.). Slednje so v osnovi grajene za vožnjo, zato pojavljanje turnih kolesarjev na njih ne bi smelo predstavljati težav. Gozdne ceste in vlake, ki se v večini primerov uporabljajo za namen gospodarjenja z gozdom, niso naravovarstveno visoko vrednotene, zato bi bilo smiselno z zakonom dovoliti uporabo teh površin za vožnjo s kolesom. Poleg tega nobena analiza znanstvenih raziskav ne kaže, da ima vožnja s kolesom večji vpliv na poti kot ostali uporabniki, kar je še dodaten razlog, ki utemeljuje smiselnost takšne ureditve zakonodaje (Sprung, 2014).

Kolesarjenje bi bilo lahko dovoljeno tudi na markiranih planinskih stezah, vendar pa bi se vožnja potem urejala in korigirala izven zakonskih okvirjev. Dejstvo, ki utemeljuje takšno ureditev, je tudi podatek, da je med prebivalci Slovenije okrog 290.000 pohodnikov in 120.000 gorskih kolesarjev, tretjina članov PZS pa je med svojimi planinskimi dejavnostmi navedla turno kolesarjenje (Dekleva, 2012). Iz tega lahko sklepamo, da je kultura obiskovanja gora teh uporabnikov višja, prav tako poznavanje razmer na planinskih poteh, vožnja takšnih turnih kolesarjev po planinskih poteh pa bolj prilagojena zaradi poznavanja razmer na planinskih poteh ter zaradi lastnih izkušenj kolesarjev. To potrjujejo tudi navedbe Ogrisa (2014), ki pravi, da na rekreacijskih območjih, kjer je interakcija med gorskimi kolesarji in pohodniki pogosta, redko prihaja do nesreč. Kolesarjenje v gorskem svetu je pri pohodnikih kljub temu zaznано kot varnostno tveganje. Zakonodajna ureditev bi tako dovoljevala vožnjo na vseh planinskih poteh, vendar iz prakse vemo, da vse niso najbolj primerne za dvonamensko uporabo (kolesarjenje in pohodništvo). V ta namen bi se KTK povezala s PZS, ki je njena matična organizacija, ki skrbi za vzdrževanje in urejanje planinskih poti. Skupaj bi preverili ustreznost poti, ki so primernejše za turno kolesarjenje. Kriteriji za primernost planinskih poti, ki bi bile namenjene turnemu kolesarjenju, pa lahko izhajajo iz zakonodajne ureditve tujih držav. Pri tem bi tako upoštevali širino, ki bi morala omogočati dvonamensko uporabo, naklon ter značilnosti terena teh poti. Zakon o varstvu okolja zvezne države Bavarske po 23. členu daje kljub zadostni širini poti za dvonamensko uporabo absolutno prednost pohodnikom. Vsako posamezno pot bi se kot dovolj široko obravnavalo v skladu z okoliščinami, vezanimi na posamične primere, denimo glede na pogostost uporabe s strani kolesarjev in pešcev, stanje steze, naklon, zavoje in preglednost (Die Mountainbike-Vereinbarung in Bayern, 2000). Poleg zgoraj omenjenih ukrepov bi KTK z izdajanjem tiskanih turnokolesarskih vodnikov (t.j. knjižic s podatki, slikami in zemljevidi tur ter njihovih znamenitosti) seznanjala TKV in člane posameznih turnokolesarskih odsekov v planinskih društvih, ki so aktivnejši predstavniki turnih kolesarjev. Na enak način bi seznanjali tudi ostale turne kolesarje, ki ne izhajajo iz organiziranih društev. Turno kolesarjenje je kot mlada vrsta športa v Sloveniji prisotna šele zadnjih nekaj let. Opažamo, da se turnega kolesarjenja v povprečju loteva populacija starih med 20 in 40 let. Le-te bi lahko na turnokolesarsko ustrežnejše planinske poti usmerjali tudi s pomočjo mobilne aplikacije, ki bi vsebovala seznam poti in prikazovala njihove zemljevide. Aplikacija bi jih po poteh vodila preko GPS sistema. Ker številni uporabniki nastopajo v obeh vlogah, tako v vlogi pohodnikov kot tudi v vlogi turnih kolesarjev, se nam zdi, da bi takšna ureditev in upoštevanje izvenzakonskih usmeritev preko vodnikov, aplikacije in priporočil KTK oziroma PZS omogočila vzpostavitev dvonamenskosti uporabe vseh planinskih poti.

Sprememba zakonodaje, ki bi dovoljevala vožnjo s kolesi po planinskih poteh, pa ne bi izločila ostalih gorskih kolesarjev, ki prav tako uporabljajo to naravno okolje. Tovrstne gorske kolesarje, ki bi te poti uporabljali za treniranje, bi morali preusmeriti s planinskih poti na za to posebej urejena območja za rekreacijo in šport. Ta območja bi se prav tako nahajala v naravnem okolju. Mednje spadajo kolesarski poligoni, ki jih opredeljuje Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost. Ta že sedaj omogoča izgradnjo takšnih objektov v naravnem okolju. V Sloveniji imamo tako za spust in prosti slog (zvrsti gorskega kolesarstva) že zgrajenih nekaj kolesarskih poligonov oz. parkov, ki se nahajajo v Kranjski Gori, Mariboru, na Javorniku in Kaninu. Te zvrsti gorskega kolesarstva imajo namreč za razliko od turnega kolesarstva večjo obremenitev na okolje, pri tem pa je treba še dodatno poskrbeti za varnost kolesarjev, saj so tveganja večja.

Prav je, da se sledi turističnim trendom in razvoju turnega kolesarstva, a ne za vsako ceno. Strinjamo se, da naj kolesarjenje po brezpotjih ostane prepovedano. Za preostale tekmovalne gorskokolesarske zvrsti, ki zahtevajo trening na brezpotjih, pa bi bilo potrebno urediti parke in poligone, kakor smo predlagali v zgornjem odstavku. Brezpotja oziroma odseke, ki povezujejo dele poti, kjer je vožnja s kolesom dovoljena, lahko turni kolesarji premagajo tudi s hojo ob kolesu ali nošenjem le tega. V letošnjem letu (l. 2016) je bila končana tudi Slovenska turnokolesarska pot. V primeru, da zakonodaja ne bi omogočala zakonsko dovoljene vožnje s kolesom na planinskih poteh, bi lahko z že obstoječo zakonodajo povečali prostor za izvajanje aktivnosti turnega kolesarstva. Ureditve bi se lahko lotili podobno, kot so to storili v Nemčiji, kjer Zakon o varstvu okolja zvezne države Bavarske vsako posamezno pot kot primerno oziroma dovolj široko obravnava v skladu z okoliščinami, vezanimi na posamične primere, denimo glede na pogostost uporabe s strani kolesarjev in pešcev, stanje steze, naklon, zavoje in preglednost. Velik del poljskih in gozdarskih poti na Bavarskem ustreza zakonskim predpisom, ki urejajo kolesarjenje, tako da se jih lahko prosto uporablja (Die Mountainbike-Vereinbarung in Bayern, 2000). Med planinskimi potmi v Sloveniji bi tako morala lokalna skupnost s posameznimi turnokolesarskimi odbori pod vodstvom KTK ter z ostalimi pristojnimi komisijami za vzpostavitev nadaljnjih poti pri PZS izbirati tiste, ki so primerne za souporabo planincev in turnih kolesarjev. Izbiro bi utemeljili glede omenjeno bavarsko zakonodajno prakso, njegovo dostopnost, in kot najpomembnejše, na širino poti, kar je že omenjeno v priporočilih. Le te bi priključili STKP, jih ustrezno označili, potem pa bi jih turni kolesarji lahko uporabljali v skladu s priporočili KTK. S tem bi pripomogli k povečanju turistične ponudbe ter z njo povezanih pozitivnih učinkov za lokalne skupnosti na atraktivnih turnokolesarskih območjih. Dejstvo, ki je s tako ureditvijo povezano, je tudi to, da je tak način počasnejši in birokratsko zahtevnejši. Ocenjujemo, da je zaradi tega tak način ureditve le alternativa, ki bi pripomogla k izboljšanju razmer za turno kolesarjenje v naravnem okolju.

Do kršenja zakonodaje pri vožnji v naravnem prostoru je prihajalo že pred ustanovitvijo KTK pri PZS. Posamezniki so s prihodom nove športne zvrsti v želji po zadovoljevanju potreb po rekreaciji in užitku samovoljno uporabljali poti, ki niso namenjene kolesarjenju. Pri tem je prišlo do razhajanj med uporabniki teh poti, predvsem planinskih. Dejstvo je, da je vožnja na omenjenih poteh protizakonita, vendar je nastali konflikt družbenega značaja. Posavec (2014) ugotavlja, da je vpliv na okolje 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 Ogris (2014) ugotavlja, da posploševanje fizičnih vplivov in enačenje gorskih koles z motornimi ni primerljivo. Potrebna bi bila predstavitev omenjenega problema čim širšemu krogu uporabnikov naravnega okolja, še posebej planinskih poti. Delovanje PD mora temeljiti na stalnem razvoju, zato naj turno kolesarstvo na planinskih poteh izkoristijo kot priložnost za razvoj društva in kraja, kjer delujejo. S priključevanjem planinskih poti k

STKP bi v začetku morali poskrbeti za informiranost pohodnikov o turnem kolesarstvu, športni dejavnosti, ki je enakovredna pohodništvu. Takoj za tem pa bi moralo slediti tudi izobraževanje turnih kolesarjev o načinih souporabe poti, ki bodo v zadovoljstvo vseh. KTK in z njo povezana PZS bi morali poskrbeti za informiranost vseh uporabnikov, pri tem pa iskati rešitve in smernice, ki bi urejale nadaljnjo uporabo.

Vse alpske države, ki smo jih preučili, vključno s Slovenijo, so članice Evropske unije in hkrati članice Schengenskega območja. Turni kolesarji se pri svojih aktivnostih večkrat soočajo s preходом državnih meja. S preходом meje se spremenijo zakonske ureditve, ki veljajo v določeni državi. Pri tem naletimo na nasprotujoče si zakonodaje, zato vožnja v trenutku lahko postane protizakonita. Med proučevanjem različnih zakonodaj smo naleteli na primer, v katerem s preходом italijanske in francoske meje prihaja do neenakosti zakonov. Na italijanski strani meje je kolesarjenje dovoljeno, na francoski pa park prepoveduje vožnjo s kolesi. Tudi naše izkušnje, ki smo jih pridobili z izvedbo predmeta Turno kolesarjenje, kažejo na podobne situacije. Planica in kraji Zgornjesavske doline zaradi bližine meje z Italijo in njenih možnosti za zanimive kolesarske ture privlačijo turne kolesarje, ki se lahko odločijo za prestop meje (in obratno). Predvsem italijanska zakonodaja, ki je prijaznejša turnim kolesarjem, dovoljuje kolesarjenje po pohodniških stezah, kar pomeni, da bi se v primeru prestopa z italijanske na slovensko stran kolesarji znašli v kočljivi situaciji. Ugotavljamo, da bi morali kolesarjenje v naravnem okolju urejati tudi širše, in sicer na meddržavnem nivoju. Primeri povezovanja držav zaradi skupnih interesov so že poznani. To sta npr. ALPARC in Club Arc Alpin. Predlagamo, da bi se države povezale v združenje, ki bi na področju Alp poskrbelo za enotno zakonodajno ureditev kolesarjenja v naravnem okolju. S tem bi zmanjšali zakonske neenakosti in poenotili možnosti vožnje v naravnem okolju.

Predlog za ureditev vožnje po utrjenih poteh je tudi ta, da bi se po zavarovanih območjih turni kolesarji lahko vozili, vendar le pod strokovnim vodstvom, t.j. usposobljenim turnokolesarskim vodnikom. V povezavi z odseki za turno kolesarstvo pri PD bi pod vodstvom usposobljenih TKV organizirali ture, KTK pa bi letno organizirala večdnevne tabore, kjer bi opravljali strokovno vodene ture.

Vsako turnokolesarsko dejavnost naj se izvaja na območju, ki je predvideno samo za turne kolesarje, po poteh, kjer pa je možno srečati tudi druge uporabnike, pa naj kot vodilo služijo priporočila KTK.

3 SKLEP

Turno kolesarstvo je ena izmed zvrsti gorskega kolesarstva, ki se izvaja v naravnem okolju, predvsem v gorskem svetu. Pri opredelitvi pojma smo naleteli na problem poimenovanja, ki se kaže v tem, da je v določenih primerih razlikovanje med pojmom gorsko oz. turno kolesarstvo nenatačno.

Turnokolesarske dejavnosti potekajo v naravnem okolju. Opredeljujejo jih zakoni, ki veljajo za gibanje v naravnem okolju v določeni državi. Če smo mislili, da Slovenija s svojimi naravnimi lepotami gorskega sveta in drugih pokrajin ponuja edinstveno doživetje na kolesarskih turah, se je izkazalo, da trenutna zakonodaja turnokolesarske aktivnosti v RS omejuje. Vožnja po planinskih poteh in brezpotjih je z zakonom prepovedana, vendar pa je bila v letu 2016 vzpostavljena Slovenska turnokolesarska pot, ki omogoča vožnjo na sicer prepovedanih poteh. V diplomskem delu ugotavljamo, da zakonodaja v Sloveniji ni najbolj naklonjena ljudem, ki bi se želeli na ta način ukvarjati s športom. Zakoni, ki opredeljujejo gibanje in delo v naravnem okolju ter turno kolesarjenje in z njim povezano vožnjo v naravnem okolju, omejujejo vožnjo v naravnem okolju na gozdne ceste in vlake, kjer je kolesarjenje dovoljeno. Ker pa je turno kolesarstvo zvrst kolesarstva, ki je vezano predvsem na gorski svet, vožnja pa je prepovedana na gozdnih poteh, gozdnih vlakah, planinskih poteh in brezpotjih, je smiselno, da se zakonodaja uredi na turnim kolesarjem primernejši način.

Pregled zakonodaje v državah alpskega sveta je pokazal, da v tujini ni tako restriktivnih zakonov. Našli smo sicer nekaj pomanjkljivosti v določenih zakonih, vendar pa v državah alpskega sveta prevladujejo ureditve zakonodaje, ki so bolj primerne od tistih v RS, zato smo na podlagi preučeni zakonov, ki veljajo v tujini, pripravili predloge za ureditev zakonodaje ter vodenje kolesarskih tur v Sloveniji. Vožnja v naravnem okolju v alpskih državah, z izjemo Avstrije, ni prepovedana. V nasprotju s Slovenijo v tujini zakonodaja dovoljuje vožnjo s kolesi v naravnem okolju. Tam jo obravnavajo drugače: v Italiji vožnjo v naravnem okolju obravnavajo posamezne regije, v Švici in Franciji kantoni ter zvezne dežele v Nemčiji in Avstriji. V Franciji lahko celotne uprave posameznih naravnih in narodnih parkov samostojno opredeljujejo vožnjo znotraj njih, bodisi s celovito prepovedjo bodisi z razdelitvijo parka na osrednji in obrobni del. V splošnem je vožnja v osrednjem delu prepovedana, v obrobni delu pa jo povečini dovoljujejo. Vožnjo izrecno prepovedujejo na določenih območjih ter odsekih poti, kjer bi s tem lahko ogrožali naravno in kulturno dediščino.

Prednosti diplomskega dela se kažejo v podrobni preučitvi slovenske zakonodaje in zakonodaje alpskih držav, ki urejajo vožnjo s kolesi v naravnem okolju. Narejena je bila primerjava ureditve v Sloveniji z ostalimi alpskimi državami. Na podlagi primerjave smo prišli do predlogov za izboljšanje trenutne zakonodajne ureditve ter samega izvajanja turnega kolesarjenja.

Za vzpostavitev novih turnokolesarskih poti bi se po zgledu Avstrije ter glede na trenutno zakonodajno ureditev lahko uredilo spletno mesto, preko katerega bi se na enostavnejši način sodelovalo pri izbiri in omogočanju poti za turno kolesarjenje. Pri izbiri takšnih poti bi upoštevali tudi značilnosti poti, kot so širina poti, naklon, značilnosti podlage, obiskanost s strani drugih uporabnikov itn.

Slovenska zakonodaja bi zaradi njihovih značilnosti morala dovoljevati kolesarjenje po planinskih poteh. Markirane planinske poti se delijo na markirane planinske steze in druge markirane planinske poti, pri čemer so predvsem slednje takšne, da kolesarjenje po njih ne bi smelo biti prepovedano. Na markiranih planinskih stezah pa bi bilo kolesarjenje lahko ponekod dovoljeno, ponekod pa tudi omejeno ali celo prepovedano.

Predlagali smo tudi preusmeritev gorskih kolesarjev, saj oni te poti v naravnem okolju uporabljajo za namene treninga. Zanje bi se moralo urediti dodatne poligone in parke, ki bi bili prav tako postavljeni v naravnem okolju, vendar ločeni od ostalih poti ter namenjeni izključno za treniranje gorskih kolesarjev.

V diplomskem delu smo odgovorili na nekatera aktualna vprašanja, ki so povezana s kolesarjenjem in vodenjem tur v naravnem okolju. Poleg tega smo s primerjavo ureditev vožnje v naravnem okolju v Republiki Sloveniji z ostalimi alpskimi državami in podanimi predlogi za izboljšano ureditev prispevali k enotnejši in učinkovitejši ureditvi problematike v Republiki Sloveniji.

4 VIRI

- ALPARC : les espaces protégés alpins réunis en association.* (b.d.). Pridobljeno iz <http://www.parcsnationaux.fr/Acces-direct/Actualites/ALPARC-les-espaces-proteges-alpins-reunis-en-association>
- Art. 699 B. Restriction de la propriété foncière / IV. Droit d'accès sur le fonds d'autrui / 1. Forêts et pâturages.* (2016). Code civil suisse. (1.4.2016). Pridobljeno iz <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19070042/index.html#a699>
- Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG).* (2013). Der Schweizerischen Zivilgesetzbuche. (1.7.2013). Pridobljeno iz <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19910255/201307010000/921.0.pdf>
- Burnik, S., Petrovič, D., Gratej, L., Zubin, A. in Jereb, B. (2012). *ABC dejavnosti v naravi*. Ljubljana: Fakulteta za šport.
- Cyclotourisme.* (b.d.). Pridobljeno iz <http://cyclotourisme.guillestre-tourisme.com/fr/cyclotourisme>
- Dekleva, A. (18.4.2012). *Toplo-hladno na delavnici o dvonamesnih poteh*. MTB.si. Pridobljeno iz <http://www.mtb.si/novice/661-toplo-hladno-na-delavnici-o-dvonamenskih-poteh.html>
- Dekleva, A. (12.09.2011). *Zakon: Pripombe in predlogi KZS & Co.* Pridobljeno iz: <http://mtb.si/novice/385-zakon-pripombe-in-predlogi-kzs-co.html>
- Die Mountainbike-Vereinbarung in Bayern.* (2000). (5.10.2000). Pridobljeno iz <http://www.mtb-fichtelgebirge.de/mtb-vereinbarung.html>
- Gorsko kolesarstvo.* (2014). Wikipedia. Prosta enciklopedija. Pridobljeno iz https://sl.wikipedia.org/wiki/Gorsko_kolesarstvo
- Les chartes des parcs nationaux français.* (2013). Pridobljeno iz http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:eKiHOEXFNd0J:www.parc-snationaux.fr/content/download/10624/97016/file/PNF_DP_chartes_Pnx.pdf+&cd=2&hl=sl&ct=clnk&gl=si
- Loi du 2 mars 1999 sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles (LFCN).* (1999). Code civil suisse. (1.4.2016). Pridobljeno iz <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19070042/index.html#a699>
- MBF: Mountain Bikers Foundation. Compte Rendu de Réunion Parc National du Mercantour, Mountain Bikers Foundation, Eco-sentiers.* (2011). Pridobljeno iz http://eco-sentiers.org/wp-content/uploads/2011/08/110922_CR-R%C3%A9union-PNMercantour.pdf
- MEDTL: Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.* (b.d.). Pridobljeno iz http://www.developpementdurable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=12571
- O komisiji.* (2016). Komisija za turno kolesarstvo. Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=114>

- 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
- Parc national de France. (2016). Pridobljeno iz https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_national_de_France
- Parc national du Mercantour*. (b.d.). Pridobljeno iz <http://www.mercantour.eu/>
- Paysage: bases légales* (2015). Confédération suisse. (15.4.2015). Pridobljeno iz <http://www.bafu.admin.ch/landschaft/10809/index.html?lang=fr>
- Pravilnik Komisije za turno kolesarstvo PZS*. (b.d.) Pridobljeno iz http://www.pzs.si/javno/KTK/dokumenti/ktk_pzs-pravilnik_ktk.pdf
- Posavec, L. (2014). *Gorsko kolesarjenje, razvijajoča se športno-rekreativna dejavnost*. (Diplomska naloga, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport). Pridobljeno iz <http://www.fsp.uni-lj.si/COBISS/Diplome/Diploma22100214PosavecLuka.pdf>
- Priporočila turnim kolesarjem*. (2014). Komisija za turno kolesarstvo. Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=116>
- Pristavec Đogić, M., Zeilhofer, N. (2011). *Ureditev vožnje v naravnem okolju Alp: PP – Primerjalni pregled* [online]. Državni zbor Republike Slovenije. Št. naročila: 57/2011. Pridobljeno iz http://odprimopoti.si/doc/dzrs_ureditev%20voznje%20v%20naravnem%20okolju_primerjalni%20pregled.pdf
- Program Turnokolesarski vodnik I (težavnostno in orientacijsko srednje zahtevne ture)*. (b.d.). Pridobljeno iz <http://www.pzs.si/javno/KTK/programi/TKV1.pdf>
- Program Turnokolesarski vodnik II (težavnostno in orientacijsko zahtevne ture)*. (b.d.). Pridobljeno iz <http://www.pzs.si/javno/KTK/programi/TKV2.pdf>
- Sammlung des Betretungsrechtes für Biker*. (2010). Deutsche Initiative Mountain Bike e.V. (DIMB). Pridobljeno iz <http://www.s162552179.online.de/DIMB-BETR.htm>
- Slovenska turnokolesarska pot*. (10.6.2016). Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://www.pzs.si/novice.php?pid=11030>
- Sprung, G. (2014). *Vpliv gorskega kolesarjenja na naravno okolje* (Raziskovalno poročilo). Komisija za turno kolesarstvo, Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz http://ktk.pzs.si/files/File/vpliv_narava/vpliv_mtb_na_naravno_okolje.pdf
- STA. (3.2.2014). *Iz Novele Zakona o ohranjanju narave bodo umaknili kolesarstvo v naravi*. Dnevnik. Pridobljeno iz <https://www.dnevnik.si/1042621858>
- Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost*. (2013). Uradni list RS, št. 18 (1. 3. 2013). Pridobljeno iz <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2013-01-0654>
- Ureditev vožnje v naravnem okolju Alp*. (10.8.2016). Odprimo poti. Pridobljeno iz http://odprimopoti.si/doc/dzrs_ureditev%20voznje%20v%20naravnem%20okolju_primerjalni%20pregled.pdf

- Zakon o cestah /ZCes-1/* (2015). Uradni list RS, št. 46 (26. 6. 2015). Pridobljeno iz <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5788>
- Zakon o gozdovih /ZG-B/* (2007). Uradni list RS, št. 110 (3. 12. 2007). Pridobljeno iz <https://www.uradni-list.si/1/content?id=83469>
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave /ZON-C/* (2014). Uradni list RS, št. 46 (23. 6. 2014). Pridobljeno iz <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2014-01-1918>
- Zakon o planinskih poteh /ZPlanP/* (2007). Uradni list RS, št. 61 (22. 6. 2007). <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4767>
- Zakon o pravilih cestnega prometa /ZPrCP/* (2013). Uradni list RS, št. 82 (8. 10. 2013). Pridobljeno iz <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>
- Zakon o športu /ZSpo/* (1998). Uradni list RS, št. 22 (20. 3. 1998). Pridobljeno iz <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO515>
- Zakon o voznikih /ZVoz/* (2014). Uradni list RS, št. 25 (11. 4. 2014). Pridobljeno iz <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5764>

4.1 Viri slik

Komisija za turno kolesarstvo. (22.8.2016). Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://pzs.si/komisije.php?pid=5>

Slovenska turnokolesarska pot. (24.8.2016). Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno iz <http://www.pzs.si/novice.php?pid=11030>

5 PRILOGE

Priloga 1 SEZNAM KRATIC, UPORABLJENIH V DIPLOMSKI NALOGI

SEZNAM KRATIC, UPORABLJENIH V DIPLOMSKI NALOGI

ang. – angleško

fr. - francosko

KTK – Komisija za turno kolesarstvo

KZS – Kolesarska zveza Slovenije

MTB (ang. *mountain biking*) – gorsko kolesarstvo

OGK – Odbor za gorsko kolesarstvo in BMX

PD – Planinsko društvo

PZS – Planinska zveza Slovenije

RS – Republika Slovenija

STKP - Slovenska turnokolesarska pot

TK – turno kolesarstvo; turnokolesarski

TKV – Turnokolesarski vodnik

TKV I - Turnokolesarski vodnik I

TKV II - Turnokolesarski vodnik II

VGK - Vodnik gorskega kolesarstva

ZCes-1 - Zakon o cestah

ZG-B - Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o gozdovih

ZON-C - Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave

ZPlanP - Zakon o planinskih poteh

ZPrCP - Zakon o pravilih cestnega prometa

ZSpo - Zakon o športu

ZVoz - Zakon o voznikih