

POJASNILA K SKLEPOM SREČANJA PREDSTAVNIKOV KOLESARJEV IN TURISTIČNEGA GOSPODARSTVA, LJUBLJANA, 31. 1. 2014

Po podatkih raziskave Slovensko javno mnenje 2008 se je vsaj enkrat letno z gorskim kolesarjenjem ukvarjalo 6 % ali okoli 120.000 Slovencev. Ob upoštevanju tudi tistih posameznikov, ki niso v tem obdobju nikoli gorsko kolesarili, je 10 ali več gorskih kolesarjenj opravilo 5 % vseh anketirancev ali okoli **100.000 Slovencev**.

Gorsko kolesarjenje že nekaj časa ni več zgolj na eni strani vožnja s kolesi po gozdnih makadamskih cestah ali na drugi strani spuščanje s polnovzmetenimi gorskimi kolesi za spust. Vse bolj popularno je t.i. **turno gorsko kolesarjenje**, ki za vožnjo uporablja razgibane, ožje kolesarske poti v naravnem okolju od širine okoli 40 cm (angleško *singletrails* ali *enoslednice*) do širine gozdne vlake ali gozdne ceste. Komisija za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije na svoji spletni strani navaja: " Je oblika gorskega kolesarstva, ki nima tekmovalnih ciljev. Kolesar uživa tako pri vzponu kot pri spustu, njegov cilj je doživetje v naravi."

Po podatkih tržne raziskave založbe Delius Klasing iz leta 2010 med bralci ene največjih evropskih kolesarskih revij Bike, se več kot 75 % bralcev opredeljuje za turne gorske kolesarje. Slednje lahko prenesemo tudi na gorske kolesarje v Sloveniji.

Ob načrtovanem razvoju in upoštevanju naravno in družbeno geografskih specifik posameznega okolja, je gorsko kolesarjenje lahko eden bolj **trajnostnih rekreativnih, športnih in turističnih produktov**.

To velja tudi za gorsko kolesarjenje, ki v precejšnji možni meri lahko izkorišča že obstoječo infrastrukturo (poti, kolovoze, vlake, gozdne ceste), nove poti pa se lahko umeščajo v prostor tako, da se vplivi na okolje zmanjšajo na minimum (ustrezen naklon, utrditev ...). Številne znanstvene in strokovne raziskave v okoljih z dolgoletnim institucionaliziranim varstvom okolja in narave kažejo, da gorsko kolesarjenje **nima večjega vpliva na okolje in naravo kot druge primerljive oblike rekreacije**, npr. pohodništvo (za več informacij glejte <http://www.imba.com/resources/research/trail-science/natural-resource-impacts-mountain-biking>).

Vsaka človeška dejavnost ima vpliv na okolje in pri tem gorsko kolesarjenje ni nobena izjema. Pomembno je, da se tega zavedamo in upoštevamo pri umeščanju, upravljanju in vzdrževanju kolesarskih poti v naravnem okolju.

Pri razumevanju gorskega kolesarjenja kot potencialno konfliktne aktivnosti v prostoru gre predvsem za **"družbeni konflikt med različnim družbenimi skupinami"** in ne toliko "konflikt z vidika varstva narave in okolja". V prvi vrsti gre za konflikt oz. potencialni konflikt med različnimi uporabniki prostora (npr. pohodniki, lovci ...) ter lastniki gozdnih zemljišč in s tem rabo gozdnega prostora, kjer izrazito prevladuje ekonomski interes po rabi gozda za pridobivanje lesne surovine. Slednje je primarni cilj lastnikov gozdov, katerih zasebnih je v Sloveniji več kot 300.000 in katerih zasebna lastnina predstavlja 75 % gozdnih zemljišč. Kolikor je razumeti v obstoječi zakonodaji s področja gozdarstva, npr. v Pravilniku o izvajanju sečnje, ravnanju s sečnimi ostanki, spravilu in zlaganju gozdnih lesnih sortimentov (Uradni

list RS, št. 55/94, 95/04, 110/08 in 83/13) trenutno ni eksplicitno navedeno, da lastnik gozda ne nosi objektivne odgovornosti za morebitne poškodbe npr. gorskih kolesarjev, pohodnikov ali pa nabiralcev gozdnih sadežev. Še posebej to velja za spravilo lesa in s tem povezana tveganja.

Urejanje tokov uporabnikov v prostoru ni zgolj prepovedovanje, ampak tudi spodbujanje. **Spodbujati, kjer je družbeno sprejemljivo in omejevati, kjer ni.** V letu 2012 je Vlada Republike Slovenije sprejela gozdnogospodarske načrte gozdnogospodarskih območij za obdobje 2011–2020. Z njimi in členitvijo gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma je dala osnovo za iskanje možnosti, v kateri je gorsko kolesarjenje eksplicitno prepovedano zgolj v coni A, vse tri cone (B,C in D) pa dajejo možnost razvoja mreže gorsko kolesarskih poti.

Namen **Zakona o ohranjanju narave** (Uradni list RS, št. 96/04) je "določiti ukrepe za ohranjanje biotske raznovrstnosti in sistema varstva naravnih vrednot z namenom prispevati k ohranjanju narave". Nadalje Zakon navaja, da se "biotska raznovrstnost v naravi ohranja z ohranjanjem naravnega ravnovesja". Naravno ravnovesje pa je "porušeno, ko poseg uniči številčno ali kakovostno strukturo življenjske združbe rastlinskih ali živalskih vrst, okrni ali uniči njihove habitate, uniči ali spremeni sposobnosti delovanja ekosistemov, prekine medsebojno povezanost posameznih ekosistemov, povzroči precejšnjo osamitev posameznih populacij".

Po mnenju biologinje doc. dr. Irene Maček iz Biotehniške fakultete, Univerza v Ljubljani, prepoved vožnje s kolesom po obstoječih gozdnih vlakah, drugih gozdnih poteh in markiranih planinskih poteh v naravnem okolju znotraj Zakona o ohranjanju narave ni strokovno utemeljena. Zakon o ohranjanju narave določa ukrepe za ohranjanje biotske raznovrstnosti in sistema varstva naravnih vrednot z namenom prispevati k ohranjanju narave. Širše okolje (ki zajema tudi zdravje ljudi, hrup, onesnaženost zraka ...) pa pokriva Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12 in 92/13). Kar se tiče kolesarjenja, kot aktivnosti, je lahko problematična izključno vožnja izven obstoječih utrjenih poti, počez. Na utrjenih, uhojenih ali uvoženih poteh, praviloma ni rastišč ogroženih rastlinskih vrst, gnezdišč ptic in podobno. Tudi biodiverziteteta na sami poti zaradi vpliva človeka ni velika. Planinske poti, gozdne vlake in druge gozdne poti glede na tipologijo (Habitatni tipi Slovenije, ARSO, 2004) niso klasificirane kot habitatni tip in kot take niso habitatni tipi, ki se prednostno, glede na druge habitatne tipe, prisotne na celotnem območju Republike Slovenije, ohranjajo v ugodnem stanju, ter se posledično ureja usmeritve za njihovo ohranjanje (glede na Uredbo o habitatnih tipih, Uradni list RS, št. 112/03, 36/09, 33/13). Zaradi vožnje po obstoječih in označenih poteh prav tako ne gre pričakovati značilnega učinka zaradi fizičnega prekrivanja, neposrednega ali daljinskega vpliva kolesarjenja, povezanega z ugodnim stanjem kvalifikacijskih habitatnih tipov ali vrst za posamezno varovano območje narave. Kolesarjenje ne povzroča hrupa, prav tako ni možnosti izlitja strupenih snovi in ni izpušnih plinov. Gozdne vlake, druge gozdne poti in planinske torej ne morejo biti predmet posebnega varovanja po Zakonu o ohranjanju narave in po njeni strokovni oceni za omejitev vožnje z gorskimi kolesi po teh poteh ni strokovne osnove, saj je vpliv kolesarjenja po teh poteh na biotsko raznovrstnost in ohranjanje naravnega ravnovesja nebitven.

Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni lis RS, št. 16/95, 28/95, 35/01) v 19 letih obstoja z vidika gorskega kolesarjenja ni dosegla namena, tudi zaradi tega, ker je namen "prepovedovati" bil napačen.

Utemeljeno domnevamo, da tudi za predlagani osnutek Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave ni pričakovati, da bo drugače, kot pa je bilo z obstoječo Uredbo o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni lis RS, št. 16/95, 28/95, 35/01).

Poudarjamo, da je potrebno gorsko kolesarjenje urejati in ne prepovedovati. Tako bomo že kratkoročno dosegli **usmerjanje tokov uporabnikov**, ustvarili bomo pogoje za razvoj **trajnostnih turistični proizvodov**, kar bo imelo za posledico ustvarjanje **novih delovnih mest**.

Z načrtnim spodbujanjem vključevanja vseh starostnih, socialnih in družbenih skupin, s sistematičnim razvojem in vzdrževanjem omrežja gorsko kolesarskih poti, tudi s spodbujanjem organiziranja gorskih kolesarjev in razvoja sistema prostovoljnega dela, bomo uspešno vplivali na **dobro počutje in zdravje** državljanov Slovenije, spodbujali **trajnostno mobilnost** ter zmanjšali potrebne izdatke javne zdravstvene blagajne. Gorsko kolesarjenje je hkrati tudi aktivnost v javnem interesu na področju športa.

S povezovanjem ključnih akterjev lahko v **EU finančni perspektivi 2014–2020** s celovitim, načrtnim razvojem gorskega kolesarstva, razvojem gorskokolesarskih poti, izobraževanja in usposabljanja gorskih kolesarjev ter s spodbujanjem priprave strokovne in znanstvene literature s tega področja ustvarimo pogoje za razvoj novih delovnih mest, predvsem v trajnostnem turizmu, na **podeželju**, med mladimi, pospešimo razvoj **lokalnih skupnosti** in trajnostne mobilnosti ter prispevamo k uspešnemu in celovitemu črpanju EU sredstev za kohezijo in konkurenčnost za gospodarsko rast in zaposlovanje ter za razvoj podeželja.

Z razvojem trajnostne zelene infrastrukture, spodbujanjem dinamičnega podjetništva za **zeleno gospodarsko rast**, izkoriščanjem tržnih niš, omogočanju dostopa do delovnih mest za iskalce zaposlitve in neaktivne osebe, vključno z dolgotrajno brezposelnimi in osebami, ki so oddaljene od trga dela, tudi preko lokalnih spodbud za zaposlovanje in trajnostnim vključevanjem mladih na trg dela bomo prispevali k pametni, trajnostni in vključujoči rasti in s tem doseganju ciljev Operativnega programa za izvajanje evropske kohezivne politike v obdobju 2014–2020.

Zgoraj omenjeno so vsebine, ki jih celovito podpira tudi **Program za razvoj podeželja**. Na primer ukrep "Razvoj kmetij in podjetij", podukrep "Naložbe v vzpostavitev in razvoj nekmetijskih dejavnosti" ali pa skozi ukrep "**LEADER**" in podukrep "Izvajanje dejavnosti v okviru lokalne razvojne strategije".