

Za gobarja je kazen petkrat višja kot za motorista

Poslanci so minirali strožje kaznovanje motoristov. Odziv planinske zveze je oster.

Urban Červek, Maribor

DELO

čet, 10.07.2014, 06:00

Ključne besede:

- vožnja v naravnem okolju,
- motoristi,
- planinska zveza

Primerjave (ne)sorazmernosti kazni za fizične osebe



pes ni na povodcu
200–800 evrov



čezmerno nabiranje
gliv
208–2500 evrov



vožnja z motornim
vozilom v naravi
40–200 evrov

DELO

Predvidene kazni. Foto: Delo

Maribor – Poslancem vseh političnih barv je uspelo znižati predvideno zaostritev kazni za voznike motornih vozil, ki v naravi povzročajo veliko škodo in ogrožajo ljudi. S tako popravljenim zakonom o ohranjanju narave se neurejene razmere in konflikti v naravi zgoj stopnjujejo.

Člani odbora DZ za kmetijstvo, gozdarstvo, prehrano in okolje **Jakob Presečnik** (SLS), **Branko Ficko** (PS), **Ljubica Jelušič** (SD), **Jana Jenko** (Desus), **Iva Dimic** (NSi), **Katarina Hočevnar** (DL), **Branko Kurnjek** (DL) **Danijel Krivec** (SDS), **Ivan Grill** (SDS), **Aljoša Jerič** in **Jerko Čehovin** (nepovezana) so na seji odbora v začetku junija sprejeli amandmaje, s katerimi so povsem povzeli prizadevanje ministrstva za kmetijstvo in okolje za zaostritev kazni za vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju. Nepovezani poslanec **Dragan Bosnić** je bil na seji prisoten, vendar ni glasoval.

Ministrstvo je namreč v proceduro poslalo besedilo zakona, v katerem so predvideli bistveno višje kazni: pravnim osebam, ki bi organizirale vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju, bi grozilo od 15.000 do 200.000 evrov kazni. Poslanci odbora so z amandmajem poslanske skupine SDS to kazen znižali na 2000 do 10.000 evrov.

Po predlogu ministrstva bi bil voznik motornega vozila za vožnjo v naravnem okolju kaznovan s 1000 do 5000 evrov kazni, zdaj je predvidena kazen od 40 do 200 evrov. Kazni so znižali tudi za vse ostale prekrške, od posegov v naravno okolje do iztrebljanja vrst.

Kazen 40 evrov je celo za simbolni evro nižja od kazni iz stare uredbe iz leta 1995, ki je nalagala 10.000 tolarjev ali preračunano 41 evrov kazni za vožnjo z motornimi vozili v naravi. Zaradi inflacije se je kazen v teh letih realno še veliko bolj znižala. Zaradi posega poslancev v zakon tik pred njegovim sprejetjem je za povrh prišlo do absurdne situacije, ko je kazen za voznike gorskih koles višja (od 100 do 200 evrov) kot za voznike motornih vozil.

Planinci ogorčeni

Takšen razplet je poleg naravovarstvenikov zelo razjezil tudi številne planince, ki jih motoristi v naravi najbolj ogrožajo. Predsednik Planinske zveze Slovenije (PZS) **Bojan Rotovnik** je odzivu zapisal: »V PZS podpiramo zelo stroge omejitve in visoke kazni za vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju, saj je ta oblika človekove dejavnosti za naravo izredno škodljiva. Zato smo bili zelo neprijetno presenečeni, ko je zakonodajalec v končnih postopkih sprejemanja zakona bistveno znižal predvidene kazni za posameznike, ki so najpogosteje kršitelji.«

Tudi v PZS opozarjajo na neskladje med kolesarji in motoristi. »Nesmiselnost amandmajskih posegov v zaključnih postopkih sprejemanja zakona se v tem primeru še močneje izraža, saj so z novim zakonom predvidene višje kazni za nedovoljene vožnje s kolesi kot pa za vožnje z motornimi vozili, čeprav je splošno znano dejstvo, da vožnje z motornimi vozili bistveno bolj ogrožajo naravo kot vožnje s kolesi,« je zapisal Rotovnik. Planinci pravijo, da si bodo skupaj z drugimi zainteresiranimi nevladnimi organizacijami prizadevali za »močno povišanje predvidenih kazni« in predvsem za bistveno povečanje nadzora, kar je po njihovem mnenju še večji problem od predvidenih kazni.

V poslanski skupini SDS, ki je amandmaje predlagala – na odboru jih je zagovarjal poslanec Danijel Krivec – so kot razlog navedli domnevno nesorazmernost prvotno predvidenih kazni. »Kazni so bile nerazumno visoke in nesorazmerne s težo prekrška. Najvišje kazni so bile enake kot kazni za najhujše davčne utaje,« so sporočili iz SDS.

Vprašanja, na podlagi kakšnih argumentov so se odločili za znižanje kazni, smo poslali tudi drugim poslanskim skupinam, vendar so poleg SDS odgovorili le iz NSi in SD. Slednji pojasnjujejo, da bi bilo zaradi »odprave administrativnih ovir in bremen, poenostavitve nekaterih upravnih postopkov in deregulacije ter povečane učinkovitosti ukrepov varstva narave«, ki jih prinaša novi zakon, »vsako odlašanje sprejema novele neprimerno.«

Znižanje kazni pa obžalujejo, čeprav je amandmaje potrdila tudi njihova poslanka Ljubica Jelušič. Predsednik SD **Dejan Židan** za pojasnila ni bil dosegljiv. V NSi se, enako kot SDS, sklicujejo na »sorazmernost med višino glob in težo storjenih prekrškov.«

Okolje kot tržno blago?

Poslanka DL **Katarina Hočevar** pa je povedala, da je bilo znižanje kazni nujni kompromis, da je bil zakon sploh sprejet. Čeprav je bil zakon koalicijsko usklajen, so se po besedah Hočevarjeve nato »nekateri premislili« in bi zakon brez znižanja kazni na seji DZ padel. »Za nas je bilo ključno, da zakon prinaša nekatere poenostavitve, pa tudi sicer nismo za visoke kazni.«

Za mnenje smo vprašali še enega člana odbora, Dragana Bosnića, nekdanjega poslanca PS. Po izobrazbi je biolog, zato se dobro zaveda škode, ki jo povzročajo vožnje v naravi. »Podprl sem znižanja na vzgojno, odvrtačno in proporcionalno raven,« je povedal Bosnić, ki pravi, da na odboru ni glasoval.

Sploh pa se ne strinja z načelom, naj plača, kdor povzroča škodo, saj je po njegovem cilju ta, da povzročitelj z nedovoljenim početjem neha. »Moti me, da okolje obravnavamo kot tržno blago. Narava je kot živo bitje.« In kako komentira dejstvo, da so sedaj kazni za prekomerno nabiranje gob nekajkrat višje od kazni za divjanje z motornimi vozili po gozdovih? »Da, tako se je zadeva izrodila, to je res slabo,« je komentiral Bosnić.

Gorski kolesarji bodo še nekaj časa črne vrane

Če želimo imeti pri nas turizem na varovanih naravnih območjih, bo pač treba znati primerno umestiti v prostor tudi kolesarstvo.

Blaž Močnik, Tolmin, Urban Červek, Ozadja

sob, 19.04.2014, 12:00

Ključne besede:

- turizem,
- vožnja s kolesi v naravnem okolju,
- kolesarstvo,
- gorski kolesarji



Gregor Torkar iz Društva za ohranjanje naravne dediščine Slovenije meni, da večina poti za kolesarje ne bi bila problematičnih, zato bi lahko začeli risati nekakšen slovenski kolesarski zemljevid. Foto: Dejan Ogrinec

Ljubljana – Že februarja napovedana ustanovitev posebne skupine za Uredbo o urejanju voženj s kolesi v naravnem okolju očitno ne bo delovala še vsaj do konca maja, dokler ne bo sprejet prevetren zakon o ohranjanju narave (ZON). Zavlačevanje brez pogovora pa ne koristi nikomur, opozarjajo vpleteni.

Sporočilo ministrstva za kulturo je bilo skopo: »Minister bo skupino imenoval potem, ko bo sprejet ZON, predvidoma torej konec maja.« Dodali so še, da Uredba o urejanju vožnje s kolesi v naravnem okolju ni povsem neodvisna od ZON, saj novela zakona vzpostavlja pravno podlago za to uredbo.

V skupino za pripravo uredbe, ki se bo nanašala le na urejanje vožnje s kolesi v naravnem okolju, bo minister predvidoma povabil po enega predstavnika lastnikov zemljišč, kolesarjev, turističnih organizacij, naravovarstvenikov, planincev ter predstavnike kmetijskega ministrstva, ministrstva za znanost, izobraževanje in šport ter ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo.

»Zastoj gotovo ni v redu, a če imamo partnerski odnos, moramo dati ministrstvu nekaj časa, če ga potrebuje. Vendar naše delo ni zastalo, ves čas komuniciramo z gozdarji in lastniki zemljišč, tako da se bomo na začetek delovanja skupine pripravili in tja prišli že s pripravljenimi predlogi,« je pojasnil predsednik Slovenske kolesarske mreže **Matej Obu**.

Oklevanje ni po godu niti nekaterim naravovarstvenikom. **Gregor Torkar** iz Društva za ohranjanje naravne dediščine Slovenije (DONDES) poudarja, da neurejeno stanje ne koristi ne kolesarjem in ne ohranjanju narave. »Pogovarjali bi se lahko že zdavnaj. Pred nosom imamo dobre primere dobrih praks, doma pa še vedno dokaj strogo zakonodajo, ki pa očitno ničesar ne ureja. Problem je, da se v postopke vedno prepozno vključi tiste, ki imajo takšen ali drugačen interes,« je opozoril Torkar in dodal: »V Evropi je kolesarjenje ena glavnih turističnih panog na območjih, kjer oglašujejo naravno okolje. Če želimo imeti pri nas turizem na varovanih naravnih območjih, bo pač treba znati primerno umestiti v prostor tudi kolesarstvo. Turizem je namreč ena od osnovnih panog, ki obenem preživlja tudi varovanje narave. Če dogovora ne bo, bo slabo za ene in druge.«

Torkar ob tem poudarja, da varovana območja obstajajo z razlogom, ampak da to še ne pomeni, da mora biti vse ostalo prepovedano. Meni, da večina poti za kolesarje ne bi bila problematičnih, zato bi lahko začeli risati nekakšen slovenski kolesarski zemljevid. »Če bi ocenili, da dejavnost ne škoduje naravi, potem naj se kolesarstvo dovoli. Kjer bi bile posledice negativne, bi bilo prepovedano. Kolesarjenje v naravi je prijazen način rekreacije. Morebiti bi bilo najtežje doseči dogovor v visokogorju.«

Država po kolesarski budnici spet zaspala

Medtem ko se gorskokolesarski turizem v slovenski soseščini razvija z velikimi koraki, pri nas v naravi vlada kaos.

Urban Červek, Maribor

pet, 14.03.2014, 12:00

Ključne besede:

gorsko kolesarjenje,

Dejan Židan,

zakon o ohranjanju narave



Do sprejetja nove uredbe bo za kolesarje veljal predpis, ki z neživiljenjskimi prepovedmi in nizkimi kaznimi v praksi tako ali tako ne deluje. Foto: Uroš Hočevar/Delo

Preberite tudi:

Kolesarjenje ne bo več prepovedano

Diskriminacija gorskih kolesarjev

Odmevi gorskih kolesarjev: »Še naprej bomo v ilegali!«

»Prepoved tiskanja kolesarskih vodnikov je fašizem«

Ljubljana – Minister **Dejan Židan** je zaradi burnega odziva prepoved voženj kolesarjev v naravnem okolju umaknil iz besedila zakona o ohranjanju narave in s tem posredno pokazal, da je država brez strategije.

Formalno vožnjo v naravnem okolju ureja že zdavnaj zastarela uredba iz leta 1995, ki v praksi na terenu ne deluje. Za neurejene razmere je najbolj odgovorno pristojno ministrstvo, ki mu v vseh teh letih ni uspelo pripraviti ustreznega predpisa in vzpostaviti učinkovitega nadzora v naravi. Leta 2014, skoraj dvajset let od sprejema te uredbe in vsaj desetletje, odkar so se v naravi zaradi divjih voženj z (predvsem motornimi) vozili začeli stopnjevati konflikti, je zadeva spet na »točki nič«.

Minister za kmetijstvo in okolje Dejan Židan je namreč zaradi burnega odziva turističnih delavcev in gorskih kolesarjev na predlog novele zakona o ohranjanju narave (ZON) ukazal, da se prepoved voženj kolesarjev v naravnem okolju izvzame iz besedila, in naročil pripravo posebnega predpisa, ki bo »na podlagi primerov dobrih praks iz tujine« urejal vožnjo kolesarjev v naravi.

Na vprašanje o dobrih praksah iz tujine, po katerih se bodo zgledovali, so na ministrstvu odgovorili, da se bodo »ti primeri zbrali v okviru priprave nove uredbe«. Iz odgovora je torej sklepati, da ministrstvu po vseh letih ukvarjanja s problematiko voženj v naravnem okolju ni uspelo zbrati nekaj primerov dobrih praks, ki bi jim pomagali pri pripravi za vse sprejemljivega predpisa.

Konflikti v naravi

Kdaj si lahko kolesarji in drugi obetajo novo uredbo? Ministrstvo v anonimnem odgovoru piše, da bo »minister skupino za uredbo o urejanju voženj s kolesi v naravnem okolju imenoval takoj, ko bo ZON sprejet«. Šele nato se bodo strokovnjaki lotili dela.

Do v nedoločno prihodnost prestavljenega sprejetja nove uredbe pa bo za kolesarje veljal star predpis, ki z neživiljenjskimi prepovedmi in nizkimi kaznimi v praksi tako ali tako ne deluje. Za prejem uredbe je odgovoren direktorat za okolje, ki ga vodi direktorica **Barbara Avčin Tržan**. Medtem pa se konflikti v naravi nadaljujejo. Največ težav sicer povzročajo motorna vozila, a se tudi gorsko kolesarstvo zaradi naraščajoče priljubljenosti srečuje s težavami; gorski kolesarji poleg naravovarstvenikov motijo tudi lastnike kmetij in gozdov.

»Po izkušnjah lastnikov zemljišč in gozdov lahko gorski kolesarji z vožnjo po neprimernem terenu (razmočenem oziroma po poteh, ki niso utrjene) ter vožnjo zunaj poti povzročijo škodo. Zato predlagamo, da se tudi zakonsko določijo območja in poti, kjer je to primerno tako za lastnika kot tudi za kolesarja. V tujini so poleti doline, kjer se pozimi smuča, polne turistov, ki kolesarijo po urejenih poteh. Od tega bi lahko imele korist tudi turistične kmetije,« so sporočili iz Kmetijsko-gozdarske zbornice Slovenije ter kot primer navedli Avstrijo in Italijo

V TNP niso dobrodošli

Na avstrijskem Koroškem imajo 1800 kilometrov urejenih legalnih poti za gorsko kolesarjenje. »Tudi pri nas smo imeli podobno neurejene razmere kot v Sloveniji,« je povedal **Peter Wrolich** iz koroške turistične organizacije.

Nato so se zadeve lotili sistematično, izdali posebno brošuro s tipsko pogodbo, ki jo podpiše lastnik zemljišča z županom ali turistično organizacijo. Po tej pogodbi dobi kmet 22 centov plačila za vsak meter kolesarske poti na leto, polovico prispeva dežela Koroška.

Pogodba določa tudi, da lastnik ni v ničemer odgovoren za morebitne nezgode, hkrati pa je za morebitne odškodninske tožbe občina zavarovana za znesek do 7,5 milijona evrov. Občina, ki pogodbo podpiše, preveri tudi, ali je kolesarska pot sprejemljiva z vidika varstva narave.

»Škoda je, da se pri urejanju kolesarskih poti ni naredilo nič, saj ni v načrtu upravljanja Triglavskega narodnega parka niti ene, ki bi bila predvidena za gorsko kolesarjenje. Pomembno je, da kolesarjenje ne poslabša stanja naravnega okolja, zato bi bilo treba postaviti kriterije ranljivosti posameznih območij in na podlagi tega nekatera območja odpreti za kolesarjenje,« pravi **Tine Štular** iz Triglavskega narodnega parka. Opozarja tudi na konflikte pri srečanju kolesarjev in pohodnikov, ki bi morali imeti absolutno prednost pred kolesarji, v praksi pa se pešci umikajo kolesom.

Kolesarji se dobro zavedajo, da neurejene razmere škodujejo tudi njim. Pri Slovenski kolesarski

mreži sodelujejo pri pripravi nove uredbe, saj želijo pokazati »zrelost oziroma pripravljenost biti partnerji pri ohranjanju narave in pri razvoju priložnosti, ki jih področje gorskega kolesarjenja ponuja«.

Po oceni komisije za turno kolesarstvo planinske zveze je gorskih kolesarjev v Sloveniji približno 200.000, po ocenah kolesarske zveze pa je cestnih kolesarjev še 200.000, skupaj torej 400.000. Zaradi intenzivne promocije v zadnjih letih na ciljnih tujih trgih število tujih kolesarjev v Sloveniji skokovito raste. »Ocenjujemo, da imajo kolesarski turisti na leto med 400.000 in 500.000 prenočitev,« je sporočila Livija Kovač Konstantinovič iz javne agencije Spirit Slovenija.

Kolesarjenje ne bo več prepovedano

Zgražanje zalego: Ministrstvo bo člen umaknilo.

Bl. M., Tolmin

pon, 03.02.2014, 20:13

Ključne besede:

• kolesarjenje,

• kolesarji,

• zakoni,

• Dejan Židan



Foto: Š. P./Delo.si

Ljubljana – Zgražanje kolesarske in turistične javnosti nad osnutkom zakona, ki podaljšuje splošno prepoved kolesarjenja v naravnem okolju, je očitno zalego, saj bo ministrstvo za kmetijstvo umaknilo člen o omejevanju vožnje.

Področje kolesarjenja bo urejala nova uredba, je napovedal minister za kmetijstvo **Dejan Židan**.

Minister je očitno videl jezo gorskih kolesarjev in turističnih delavcev, zato jih je danes povabil na sestanek.

Poudaril je, da je splošna prepoved kolesarjenja v naravnem okolju zastarela: »Kolesarjenje bi dovolili tam, kjer je to mogoče. Jasno bo treba uskladiti varovanje narave ter željo po gibanju in turističnem razvoju,« je po sestanku dejal minister Židan.

Kmetijsko ministrstvo je pred kratkim v javno razpravo poslalo osnutek zakona, ki le prepisuje uredbo iz leta 1995, v kateri so kolesarji izenačeni z uporabniki motornih vozil v naravi. Poleg tega je resor predvidel precej višje kazni za kršitelje ter prepovedal oglaševanje in tiskanje publikacij.

Židan je sicer opozoril, da bo deležnikov pri iskanju kompromisov veliko: »Verjetno nas v prihodnjih mesecih čaka veliko usklajevanja. Kar mi vliva upanje, je, da imamo kar nekaj primerov dobrih praks iz tujine, zato si nam ni treba izmišljevati nekaj novega. Kolesarjenje v naravi je naša konkurenčna prednost, ki lahko daje nova delovna mesta. Zato tu nočemo delati škode. Nočemo, da bi kogar koli preglasovali, ampak bomo poiskali razumen kompromis. Če bo dobra volja, to lahko storimo še letos.«

Minister Židan vabi gorske kolesarje na sestanek

Jutri neuradni sestanek vodilnih v gorskokolesarskih vrstah in turističnih delavcev, v Slovenj Gradcu v soboto javna tribuna.

Blaž Močnik, Tolmin

čet, 30.01.2014, 09:00; spremenjen: 12:33

Ključne besede:

gorsko kolesarstvo,

mtb,

osnutek zakona o ohranjanju narave



"V kali se zatira turistična dejavnost, ki je v Evropi najbolj v porastu." Foto: Špela Prelec/Delo.si

*Pogovor s **Petrom Immichem**, enim izmed dveh avtorjev, ki sta leta 2008 izdala prvi gorskokolesarski vodnik po dolini Soče, pod naslovom »Zaradi promocije Slovenije mi grozi kazen 150.000 evrov« lahko preberete v tiskani izdaji Dela ali ob 15.00 uri na delo.si.*

*Medtem so na **Planinski zvezi Slovenije** že objavili mnenje ob osnutku Zakona o ohranjanju narave. Predsednik PZS **Bojan Rotovnik** je izjavil, da podpirajo zelo stroge omejitve in visoke kazni glede voženj z motornimi vozili v naravnem okolju. Za vožnje s kolesi podpirajo blažje oblike omejitvev in se zavzemajo, da se za vožnje s kolesi odprejo tudi vse nekategorizirane ceste ter gozdne in poljske prometnice, torej vse površine, ki so že v osnovi grajene za vožnjo z vozili. Nasprotujejo pa vsem vožnjam s kolesi po brezpotjih, planinskih poteh nad gozdno mejo oz. visokogorju (razen po obstoječih prometnicah). Celotno izjavo lahko preberete [tukaj](#).*

Ljubljana – Slovenska gorskokolesarska in turistična javnost [osnutek zakona o ohranjanju narave](#) označuje za prelomni trenutek za prihodnost te dejavnosti. Potem ko je ministrstvu za kmetijstvo in okolje tri leta dajala pripombe na zastarelo uredbo, je po začetku javne razprave sledil oster odziv in mobilizacija vrst.

»Ministrstvu smo pripombe zavili celo v pravniški jezik, da bi vse skupaj potekalo čim bolj gladko, toda upoštevalo ni ničesar, le predvidene kazni so višje,« je poudaril predsednik Kolesarske mreže Slovenije **Matej Obu**. Gorski kolesarji resorja očitno niso prepričali, da jih ni mogoče enačiti s tistimi, ki se v naravno okolje podajajo z vozili na motorni pogon, zato v osnutku zakona tudi zanje ostaja zapisana **splošna prepoved vožnje** zunaj urejenih prometnic. Ministrstvo želi z osnutkom zgolj premakniti zadevo z mrtve točke, na kateri je obtičalo leta 2011, so poudarili.

Zgolj prepis stare uredbe in nečloveško sankcioniranje morebitnih kršiteljev ter prepoved tiskanja vodnikov, organiziranja in oglaševanja dejavnosti je v javnosti sprožilo val ogorčenja nad birokratsko aroganco. Zato bo že jutri sledil neuradni sestanek vodilnih v gorskokolesarskih vrstah in tudi turističnih delavcev, v Slovenj Gradcu pa bo v soboto sledila **javna tribuna**. Pričakovati je, da bo kmetijski minister **Dejan Židan**, ki gorske kolesarje vabi na ponedeljkov sestanek, dobil na mizo precej gradiva.

Ministrstvo zdaj prepričuje, da je namen javne razprave, da bi skupaj s predlogi javnosti in strokovnih organizacij, ki pa v vsem tem času stališča niso spreminjali, dobili čim boljše besedilo zakona, ki bi področje uredilo predvsem z vidika urejanja vožnje v naravi: »V preteklosti so nevladne organizacije res posredovale različne pripombe, ki so se sicer nanašale na celovito urejanje problematike kolesarstva, a so številne presegale področje ohranjanja narave. Takšna je bila na primer pobuda za ureditev tako imenovanih gorskokolesarskih parkov. Predloge in pobude bo ministrstvo tudi v procesu medresorskega usklajevanja upoštevalo na način, da bo dosežena največja možna stopnja uravnovešenosti med interesi ohranjanja narave in razvoja s poudarkom na razvoju turizma ter s tem povezane športne in rekreativne dejavnosti.« Neposrednega odgovora na vprašanje, ali bi ministrstvo vendarle predlagalo ločitev kolesarjev od drugih uporabnikov, nismo dobili.

V **Planinski zvezi Slovenije** se prav tako še niso opredelili, ali bi privolili v odpravo splošne prepovedi vožnje v naravnem okolju. Tudi planinci so zdaj šele odprli javno razpravo za zbiranje pripomb, ki pa jih zadnje čase na gorske kolesarje ne leti več toliko. Zveza je namreč že sprejela stališče, da bi moral zakon ločevati vožnjo z motornimi vozili in s kolesi. Gorskim kolesarjem so prišli nasproti tudi s stališčem, da se je po planinskih poteh dopustno voziti tudi s kolesom, če se to ob soglasju skrbnika poti in planinske zveze po ustreznem postopku zabeleži v prostorski prikaz in označi v naravi.

Medtem **Kolesarska zveza Slovenije** niti ni bila seznanjena z začetkom priprave osnutka novega zakona. »Predlagana rešitev za kolesarje in razvoj kolesarstva kot športne dejavnosti v javnem interesu ni ustrezna. KZS ne podpira splošne prepovedi kolesarjenja v naravnem okolju, podpira pa ustrezno ureditev, ki ob dolžni skrbnosti za okolje ne bo preobremenjujoča niti za uporabnike niti za izvajalce,« je pojasnila poslovna sekretarka zveze Tonka Švajger.

V **zavodu za gozdove** so opozorili, da so ob izdelavi območnih načrtov 2011–2020 na lastno pobudo izdelali conacijo gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma, kjer je za celotno Slovenijo določena primernost rabe gozda za različne oblike rekreacije in turizma. »Vendar je to določeno le z vidika gozda kot ekosistema. Glede uporabe gozdnih prometnic pa je njihova raba v pristojnosti zakona o gozdovih in lastnikov gozdov. **Zakon o gozdovih** dovoljuje prosti dostop v gozd, kar je hoja, medtem ko je kolesarjenje po gozdnih prometnicah, v tem primeru imamo v mislih predvsem gozdne vlake, tista uporaba gozdnih prometnic, ki zahteva soglasje lastnikov gozdov.«

To je še ena neumnost

Turistični delavci so zbegani, saj pripravljajo promocijo pred prihajajočo sezono, vendar ne vedo, ali bodo za aktivnosti celo strogo kaznovani. Novi vseslovenski turi **Trans Slovenia** naj bi predstavili v posodobljeni knjigi Transalp, ki je izšla v 85.000 izvodih, mrežo teh evropskih alpskih kolesarskih poti pa na leto uporabi okoli 160.000 kolesarjev. Za nameček so pripravljene predstavitve na kolesarskih sejmih in objave v specializiranih gorskokolesarskih revijah v Nemčiji in na Nizozemskem. Prireditelji lanskega krstnega festivala **Soča Outdoor** kljub grožnji napovedujejo letošnjo izvedbo z vsemi gorskokolesarskimi tekmami in vodenimi programi: »Festivala brez teh vsebin ni in ne bo. Poleg tega nas je neprijetna novica doletela tik pred izdajo kolesarskega promocijskega materiala in postavitvijo spletnega portala, ki bo povezal regijo v enovito kolesarsko zgodbo. V obeh vlogah pogrešamo jasno podporo pristojnih institucij in se glede na napovedane kazni počutimo ogroženega,« je dejal **Peter Dakskobler**, soprireditelj festivala in neformalni regionalni produktni vodja za kolesarjenje v [LTO Sotočje](#).

V založbi **Sidarta**, ki med drugim objavlja tudi gorskokolesarske vodnike, zmajujejo z glavo: »To je še ena neumnost, saj se na mizi ne glede na pripombe znajde en in isti predlog. Tako se v kali zatira turistična dejavnost, ki je v Evropi v največjem porastu. Tiskanje vodnikov je tukaj še najmanjši problem. Najprej naj se kolesarjem zagotovi zakonodaja, ki jo bodo vzeli za svojo, potem bo vse lažje,« je predlagal direktor založbe **Janez Skok**.



Blaž Močnik, Tolmin

čet, 30.01.2014, 21:00

Birokratska bolezen

Tistega, ki si drn in strn jemlje za svoje dvorišče, moti tudi vpadni kot padajočega jesenskega listja.

Ključne besede:

- [vožnja v naravnem okolju,](#)
- [zakonodaja,](#)
- [gorski kolesarji](#)

Osnutek zakona, s katerim bo država urejala vožnjo v naravnem okolju, ki je bruhnil v javno razpravo pred dnevi, je tipični birokratski izdelek, zaradi katerih je država v predinfarktne stanju. Dobra tri leta so na kmetijsko-okoljskem ministrstvu zbirali mnenja, predloge, prošnje in pripombe, potem pa v osnutek novega zakona prekopirali vso staro šaro oziroma v želji po spremembi zgolj drakonsko povišali kazni in po vzoru srednjega veka prepovedali tiskanje določenih publikacij ter oglaševanje.

Prepričanje, da zakon ne deluje, ker so sankcije prenizke, je kronična birokratska bolezen. Tako se ob popolni odsotnosti pragmatizma stvari premikajo – in seveda ne nujno na bolje – po polžje, četudi zakonodajalcem ne bi bilo treba odkrivati tople vode, temveč zgolj – prisluhniti. Ali pač iz tujine prevzeti sistemsko rešitev za črpanje tople vode, kjer se jim to lepo obrestuje brez trajnostne škode naravi.

Ministrstvo je gorskim kolesarjem pravzaprav naredilo veliko uslugo, saj je, kot kaže, dokončno strnilo njihove vrste. Zaradi njihovega dokaj neenotnega mnenja so doslej navzven štrlele predvsem pobude ekstremistov, ki bi si dovolili vse, posledično pa se je o gorskem kolesarju ustvaril stereotip o mladeniču, ki skriva mozolje za čelado »fulfejsko« in s supersonično hitrostjo terorizira planince, podrast in medvede.

Bolj kot vprašanje, ali gorskim kolesarjem odpreti vse poti v naravo, je precej pomembnejše, ali so sami zreli prevzeti odgovornost, da bodo zunaj urbanega okolja povzročali največ toliko škode, kot jo planinci, gobarji ali lovci. Glede na izkušnje zadnjih dveh desetletij, ko so se požvižgali na prepoved vožnje v naravnem okolju, z njimi ne bi smelo biti (večjih) težav. Zato je tudi nesmiselno pričakovati, da bi z odpravo splošne prepovedi kolesarjenja izven prometnic, začeli s hribov drveti gorski kolesarji kot plaz. Le kriminalizirani ne bi bili več.

Gorski kolesarji so kot novejši uporabniki skupnega prostora dejstvo, ki ga ne more izbrisati še tako neumen zakon. Zato jim ne bi bilo treba iskati soglasij ne naravovarstvenikov, ne gozdarjev, ne planincev, ne lovcev in ne vodarjev, temveč bi lahko po njihovem »dokazilu« o sposobnosti samoomejevanja vsi skupaj iskali rešitve in kompromise. Alpske države so dokaz, da to sploh ni tako težko doseči. Tistega, ki pa si drn in strn jemlje za svoje dvorišče, pa tako ali tako moti tudi vpadni kot padajočega jesenskega listja. In ti nikoli ne bi smeli odločati ali imeti kakršnega koli vpliva na odločanje.

Obenem je sodobni čas gorsko kolesarstvo že izluščil tudi kot gospodarsko in pomembno turistično dejavnost, kjer je Slovenija doslej že izgubila na tisoče turistov in milijone evrov prihodkov. Glavni akterji slovenskega turizma z Direktoratom za turizem in internacionalizacijo ter Spiritom na čelu kljub načelni podpori tovrstni turistični veji še vedno zamuja veliko priložnost. Ni važno, ali lahko neposredno vplivajo na zakonodajalca. Argumentiran protest ali opozorilo lahko povsem zadostuje.



Foto: Š. P./Delo.si

Diskriminacija gorskih kolesarjev

Kaj je zdaj to? Vseskozi se mi je zdelo, da se s planinci precej dobro razumemo - vedno se prijazno pozdravimo, kramljamo, izmenjujemo izkušnje in nasvete.

Gregor Šket, Polet

:polet

čet, 30.01.2014, 12:00

Ključne besede:

- gorsko kolesarjenje,
- planinci,
- planinarjenje,
- diskriminacija,
- ohranjanje narave



Gorski kolesarji Foto: Fotodokumentacija Poleta

V svoji sedaj že skoraj četrstoletni gorskokolesarski karieri v resnici nikoli nisem imel občutka, da bi si šli s planinci in pohodniki na jetra. Pravzaprav ravno obratno. Vseskozi se mi je zdelo, da se precej dobro razumemo - vedno se prijazno pozdravimo, kramljamo, izmenjujemo izkušnje in nasvete.

S tega vidika se mi zdi še toliko bolj presenetljiv uradni status gorskega kolesarstva, ki v slovenskem naravnem okolju pravzaprav nikjer ni dovoljeno. Razlogi, za kaj vse je gorsko kolesarjenje škodljivo, so vsi od prvega do zadnjega iz trte izviti. Če bi bili na mestu, bi gorsko kolesarstvo prepovedali tudi v drugih alpskih državah, kjer so okoljevarstveno bolj osveščeni kot mi.

[Kolumno razočaranega gorskega kolesarja Gregorja Šketa, si preberite na tej povezavi!](#)

Odmevi gorskih kolesarjev: »Še naprej bomo v ilegali!«

Ministrstvo je z osnutkom zakona o ohranjanju narave gorskim kolesarjem res stopilo na žulj. Uredništvo so zasuli z odzivi.

Š. P., R. D., Delo.si

sre, 29.01.2014, 12:00

Ključne besede:

- mtb,
- gorsko kolesarjenje,
- uredba,
- gorski kolesarji,
- zakon o ohranjanju narave



Se krati osnovna človekova pravica gibanja po naravi? Foto: Špela Prelec/Delo.si
Nekaj zgledov, kako gorsko kolesarstvo promovirajo in tržijo pri sosedih (Andreja Butina):
- Venosta.net

- Gardamtb.com

- Trails.de

- mtb-lapalma.com

- finalefigure-bikeresort.com

Osnutek zakona o ohranjanju narave, ki vsebuje popolno prepoved kolesarjenja zunaj prometnic, je očitno vroča tema.

Prispevek tolminskega [dopisnika Blaža Močnika](#) je zaplul po družbenih omrežjih, obenem pa se je rekordno število bralk in bralcev odzvalo na naše včerajšnje [opoldansko vprašanje](#).

Nekaj njihovih vznemirjenih izjav:

»Skopati planinsko pot je ok, s kolesom se peljati po njej, pa ni?«

»Bomo morda celo potrebovali vinjete?«

»V primerjavi z letnim transportom alkoholnih pijač do planinskih postojank je gorsko kolesarjenje zanemarljivo.«

Ljubitelji gorskega kolesarstva so na družbenih omrežjih in neposredno v spletnih pismih prispevali tudi vrsto zanimivih in poglobljenih mnenj ter pobud.

Prepoved vožnje s kolesi v naravnem okolju je po mnenju (gorskih) kolesarjev:

- **Iztok Kurinčič:** Nesmiselna, neživiljenjska, preprosto fašistična. Potem se naj prepove tudi vožnja z MOTORNIMI vozili v naravnem okolju (traktorji, terenci, gozdarji, ratraki ...) V naravnem okolju se ljudje aktivno vozimo in jo uporabljamo, zato diskriminacije samo manjšega dela uporabnikov (gorskih kolesarjev) ni ustavna.

- **Matevž Veber:** S tem se krati osnovna človekova pravica gibanja po naravi, ker je že od nekdaj povezan z njo, pa naj bo to peš ali s kolesom, človek se razvija, in ja seveda, bi se določeni parki zaprli za vožnjo s kolesom, najbolje da tudi za planince, ker bi bilo edino tako pošteno do vseh!

- **Peter Batistič:** Menim, da bi morali biti souporabniki medsebojno izenačeni glede na vpliv, ki ga na okolje imajo. Enačenje kolesarjev z motoristi je neprimerna. Glede na vpliv, ki ga ima kolesarjenje na okolje, ga lahko enačimo le še s pohodništvom. Ker pa ima jo druge interesne skupine (lovci, ribiči, gozdarji, gobarji, pohodniki, alpinisti, ...) sedaj že monopol nad okoljem, ta položaj izkoriščajo v svoj prid in ne puščajo drugih souporabnikov zraven.

- **Janez Praček:** Lov na čarovnice. Prepoved treninga skupni zmagovalki svetovnega pokala v XCO Tanji Žakelj, kot bi Tini Maze prepovedali smučat.

- **Sašo Rebolj:** Sprejemljiva je prepoved vožnje izven poti, torej vsepovprek, splošna prepoved vožnje v naravnem okolju pa je le znak zaplankanosti predlagatelja oz. avtorja zakona, ki o gorskem kolesarjenju kot športu nima nikakršnega pojma in posameznega primera ekscesnega vedenja (ki tako ali tako ne bodo upoštevali še tako restriktivnega zakona) ne zmore v glavi izločiti iz velike skupine ljubiteljev gorskega kolesarjenja in gora in ki jim je v interesu, da narava ostane lepa. Tak zakon bi lahko torej prepovedal tudi obiske planin peš, ker so neki planinci potrgali skoraj vse planike.

- **Samo Bešlagič:** Menim, da gorsko kolesarjenje ne bi smelo biti eksplicitno prepovedano povsod izven gozdnih cest, ampak bi morali določiti problematične poti in tam naknadno postaviti kolesarske/pohodniške omejitve.

- **Jošt Žerjav:** Nikoli nisem puščal smeti, ovitkov, zračnic, olupkov ipd. Zato imam nahrbtnik, da smeti odnesem v koš. V naravi kolesarim, ker je tam lepo in želim da tako tudi ostane. Veste, spoštovanje do narave, ne izhaja iz tega ali si pohodnik, kolesar, gozdar, lovec ali morda gobar. Izhaja iz človeka, iz posameznika. Če bi bili vsi spoštljivi do narave, eden do drugega, potem sploh ne bi potrebovali zakonov. In zato imamo tu zakone. Da urejajo, da pomagajo skupnosti, da deluje vzajemno in po dogovorih. Zato verjamem, da bo ministrstvo uredilo predlog, da bo bolj življenjski. Kajti, ne želim biti v ilegali, želim kolesariti po lepi naravi in v sožitju.

Gorsko kolesarjenje v naravnem okolju je po mnenju piscev odgovorov na [Opoldansko vprašanje](#) sprejemljivo (z naravovarstvenega vidika) tako kot gozdarjenje, kmetovanje, planšarije, gradnja daljnovodov, avtocest skozi gozdove, gradnja planinskih poti in koč ... (Kurinčič), gorski kolesarji ne uničujejo narave nič bolj kot pohodniki. Nestrpneži so redki, ampak so, tako med kolesarji kot pohodniki (P. Jurko).

So očitki o škodljivem vplivu gorskega kolesarjenja na okolje pretirani?

Delno so utemeljeni, nekateri pa so le posledica strahu in zaščite interesov trenutnih uporabnikov, meni **Peter Batistič**. Dejstvo je, da vsaka človekova dejavnost vpliva na naravno okolje. Z minimalnimi omejitvami pa ga je možnost skoraj povsem izničiti.

»Dovolj bi bilo, da bi prepovedali vožnjo po brezpotjih. Na občutljivih območjih bi bilo pametno uvesti prepovedi oziroma strožje omejitve (mokrišča, struge hudournikov, občutljivi habitati, ...), nekatere bi lahko bile časovno omejene (podobno kot pri ribičih). Glede ogrožanja souporabnikov pa bi bilo dosledno uveljavljati omejitve hitrosti in pravil srečevanja.«

V primerjavi z vplivom enoletnega transporta alkoholnih pijač na planinske postojanke (kar je seveda legalno) ima 20-letno neomejeno izvajanje gorskega kolesarjenja zanemarljiv vpliv. Tudi dejavnosti, kot so gozdarjenje, lov, ribolov, gobarjenje in živinoreja, imajo bistveno večji vpliv na okolje, kot ga ima kolesarstvo, še meni Batistič.

»Skopati planinsko pot je ok, s kolesom se peljati po njej, pa ni«, se sprašuje bralec **Klemen**. »Vsi ljudje vplivamo na naravo. Poglejte okoli sebe - hiše, ceste, dimniki, polja ... Zdi se mi zelo hinavsko, da bi od vseh, ki nanjo vplivajo, ravno gorskim kolesarjem prepovedali njihovo dejavnost, čeprav je dokazano vpliv vožnje s kolesom v naravnem okolju minimalen. Odpreti hrib za kamnolom je ok, potegni črto z zavoro po gozdu, pa ni. Zgraditi avtoceste čez vso Slovenijo je ok, zapeljati se s kolesom 5 metrov izven iz ceste, pa ni. Zaježiti Savo in zgraditi elektrarno je ok, se s helikopterjem peljati na Kredarico, pa ni, razriti gozd zaradi sečnje je ok... samo s kolesom pa nikakor ne. Ljudje lahko nehamo vplivati na naravo samo, če se izselimo na Mars«, je še dodal Klemen.

Sašo Rebolj meni, da gorsko kolesarjenje ne spreminja narave, ne povzroča izpustov, ne zahteva nobenih posegov v naravo, uporablja obstoječo infrastrukturo in ima obilico koristi za zdravje in duha. Dodaja še, da motorni promet po cestah povzroča emisije, infrastruktura naravo tlakuje z asfaltom, prekinja naravne poti živalim in jih neposredno ogroža, če zaidejo na cesto, pa nikomur na pamet ne pade, da bi ga prepovedal.

Žiga Krofl se kot načelnik turno kolesarskega odseka pri [planinskem društvu Litija](#) že od ustanovitve odseka trudi z legalizacijo planinskih poti. Po štirih letih pisanja prošenj, predlogov, obiskov komisij je stanje enako kot na začetku, po nobeni planinski poti PD Litija se ni dovoljeno voziti z gorskim kolesom. Vseeno se kolesarji vozimo po vseh poteh in jih tudi vzdržujemo, pravi Krofl.

Predlog zakona, ki je kopija uredbe in zakona o gozdovih, predvideva popolno prepoved gorskega kolesarjenja v naravnem okolju, kar je po Kroflovem mnenju vsaj za področje PD Litija popolnoma nepotrebna. Kolesarji smo na poteh redki, ne povzročamo škode, še več, sodelujemo pri vzdrževanju. Pri srečevanju s pohodniki se držimo splošnega bontona.

Zakon sicer predvideva tudi izjeme, legalizacijo določenih poti za kolesarje, a kot kaže litijski primer, so postopki legalizacije tako dolgotrajni, da gre le za mrtve črke na papirju.

In kaj se bo zgodilo, če bo predlog zakona sprejet? Nič novega, meni Krofl. Prepovedi so splošne in se jih zato praktično ne da uveljaviti. Naravovarstveniki ne bodo dosegli ničesar, stanje bo enako kot do sedaj (tudi zakonsko), »kolesarji bomo še kar v ilegali.«

Kaj gorskokolesarski navdušenci menijo o sožitju s pohodniki? Kolesarska etika je »zakon«!

Da se morajo kolesarji pri srečanju z drugimi udeleženci uživanja naravnega okolja primerno vesti, je kolesarjem samoumevno. Da so tudi med kolesarji izjeme, brezobzirneži, ki se obnašajo, kakor da so sami, je jasno, a naši sogovorniki poudarjajo, da se v praksi s pohodniki zelo dobro razumejo.

Kolesarska etika narekuje: mimo pohodnikov vozi počasi ali ustavi, pohodniki imajo vedno prednost, mimo njih vozi počasi ali se popolnoma ustavi, ne zaviraj z blokirano gumo ...

»Na vsaki poti, ki sem jo prepeljal, sem vedno dajal prednost planincem,« piše **Jošt Žerjav**.

»Pešec ima vedno prednost, kar trdno verjamem in temu tudi vedno sledim. Planinci naj bi bili

proti kolesarjem, vendar tega nikakor ne razumem. Odkar kolesarim, sem dobil na tone spodbudnih besed. *Kar tako naprej. Je težak hrib, kajne?* ipd. Večkrat se je zgodilo, da sem se ustavil na zahtevnem odseku, da bi spustil planince mimo, vendar se pogosto odzovejo drugače, nekako takole: Kar pelji, res bi rad videl, kakšen je ta odsek videti, ko ga prepelješ s kolesom!« Tudi **Tit Bonač**, ki je gorski kolesar že 8 let, ob srečanju s pohodniki kolo upočasni ali pa čisto ustavi, da se umakne, tako da je dovolj prostora za vse, in pozdravi.

Zanesenjaki na kolesih, ki jih obenem navdušuje tudi pohodništvo, so očitno tudi simpatični, vsaj sodeč po odgovoru na vprašanje, če so kdaj bili kot planinec v gorah ogroženi zaradi gorskega kolesarja. »Dajte no!! So vas na planini kdaj ogrozile krave? Tiste krave, ki ne hodijo po planinskih poteh, ki so pred tem na taisti planini razrile travo, izpustile tone CO2 iz svojih zadnjikov in onesnažile ozračje in imajo rogove, tako kot tisti hudobni kolesarji?« se pošali **Sašo Rebolj**.

Janez Praček: »Gorski kolesar ni bistveno glasnejši od pešca, po hitrosti pa je primerljiv s tekačem!«

Izgubljena turistična priložnost

Osnutek zakona je škodljiv predvsem s stališča turizma in promocije države, ker bi si s prepovedjo gorskega kolesarjenja zaprla velika vrata, še opozarjajo kolesarji.

Tuji gorsko kolesarski turisti se ne bodo prihajali k nam voziti samo po makadamskih cestah, slovenski gorski kolesarji pa bomo odhajali na poletne dopuste v tujino, meni **Kurinčič**.

Gorsko kolesarjenje je ena najhitreje rastočih turističnih panog zadnjih nekaj let, opozarja **Andreja Butina**. V Italiji, Avstriji, Franciji, Švici, da ne omenjam ZDA in Kanado, pa Avstralijo, je iz tega nastal posel, turizem cveti, prodaja gorskih koles strmo raste.

»Pri nas pa, kaj, bomo kar vse zaprli? Tudi turistične biroje očitno, ker jih bodo velike kazni pokopale, ker so izdale vodnik?«

Tudi **Janez Praček** meni podobno: »V Italiji organizirajo MTB tekmovanja na obrobju mest, kar je lep dogodek za mesto, obenem z njimi promovirajo zdrav način življenja in tekmovanja (kdo bo prvi in ne, kdo bo koga). Pri nas pa imamo primerljiva tekmovanja v MTB parkih, daleč od oči javnosti, sponzorjev ...«

»Naravno okolje ponuja toliko možnosti za razvoj kolesarskega turizma, da nam druge države lahko samo zavidajo, mi pa nič od tega ne izkoristimo,« meni **Tit Bonač**.










Špela Prelec meni, da so gorski kolesarji tudi dobrodošli turisti. »Seveda ne v Sloveniji! Ne pozabimo, da se v Dolomitih, ki so bili leta 2009 sprejeti med Unescovo kulturno dediščino, v enem samem dnevu vsakega junija na gorskokolesarski prireditvi **Sellaronda Hero** okrog masiva Sella naenkrat zapelje 3000 in več kolesarjev. Da ne omenjam še prireditev, kot so **Dolomiti Superbike**, **Plan de Coronas MTB Race**, maraton **Garda**, **Transalp** in še bi lahko naštevala. In zakaj se potemtakem po naših gozdovih in gorah ne bi »izgubil« kak gorski kolesar, željan švica in narave?«

»Osnutek odraža stanja duha,« pravi **Sašo Rebolj**. »Zavira razvoj neizkoriščenega turističnega potenciala in sporoča tujcem, da smo del nekega drugega sveta. Zakaj bi podaljšal pot skozi Avstrijo, Dolomite, Švico, če se lahko dobrodošel in brez grožnje z represijo ustaviš tam.«

Kolesarji skupaj proti prepovedi vožnje v naravi

Osnutek Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju gorske kolesarje izenačuje z motornimi vozili.

Mateja Celin, Slovenj Gradec; Blaž Močnik, Tolmin
pon, 23.01.2012, 21:34

Omejitve kolesarjenja v naravnem okolju		
	splošno dovoljeno	dovoljeno z omejitvami
 Italija		po posameznih regijah veljajo omejitve, npr. v naravnih parkih, na zaščiteneh vodnih območjih ipd.
 Švica	pravica do prostega dostopa	vsaka dežela lahko samostojno ureja režim uporabe kolesa na poteh v naravi
 Finska	✓	
 Norveška	✓	
 Nemčija	po cestah in poteh	
 Anglija in Wales		dovoljeno le po konjskih poteh (bridleways)
 Švedska	✓	
 Škotska	pravica javnega dostopa	
 Slovenija		ni dovoljeno po planinskih poteh, ampak le po poljskih poteh in gozdnih prometnicah ter posebej označenih gozdnih vlakah

DELO Vir: www.odprimopoti.si

Foto: Infografika Dela

Vpliv kolesarjenja na naravo

Slovenska kolesarska pobuda je zagnala spletno stran www.odprimopoti.si, na kateri so natančno predstavljena njihova stališča in stališča predlagatelja zakona ter tudi podatki o regulaciji gorskega kolesarstva v drugih državah in izsledki študij o vplivu kolesarjenja na naravno okolje. Pobudi se je mogoče po spletu s pristopnim obrazcem tudi pridružiti.

Dravograd, Kobarid – Nasprotniki zakonske prepovedi kolesarjenja v naravnem okolju so se združili v Slovenski kolesarski pobudi, ki si bo prizadevala, da bo kolesarjenje dovoljeno po večini poti, kolovozov, vlak in gozdnih cest. Prepoved je po njihovem mnenju neutemeljena in zavira turistični razvoj.

Vožnja, ustavljanje in organiziranje vožnje s kolesi v naravnem okolju bi bili dovoljeni le na gozdnih cestah, gozdnih vlakah, ki morajo biti posebej označene, ter po poljskih poteh in kolovozih.

Proti takšnemu, po njihovem mnenju neutemeljenem omejevanju, so se pod okriljem Slovenske kolesarske pobude združili Komisija za turno kolesarstvo Planinske zveze Slovenije, Kolesarska zveza Slovenije, spletni portal mbt.si, Klub gorskih kolesarjev Volja, GIZ Pohodništvo in kolesarjenje ter Regionalna razvojna agencija Koroška, od koder je tudi koordinator Slovenske kolesarske pobude Peter Zajc.

»Za neupoštevanje gorskih kolesarjev pri pripravi zakonodaje smo delno krivi tudi sami, saj nimamo reprezentativne institucije,« pravi Zajc. »Slovenska kolesarska pobuda namerava prevzeti to vlogo in se zavzemati za to, da bi bilo kolesarjenje dovoljeno po vseh poteh, kolovozih, vlakah in gozdnih cestah, razen na posameznih območjih, kjer bi to lahko povzročilo okoljsko škodo (npr. erozijo tal) ali konflikte z drugimi uporabniki naravnega okolja (npr. moteča srečanja s pešci). Prepovedi bi morale biti na terenu jasno označene.

»Kolesarjenje je primerljivo s pohodništvom, in ne z vožnjo z motornimi vozili, zato je zakon, ki predvideva splošno prepoved kolesarjenja v naravnem okolju, zgrešen, izjeme pa so realno težko izvedljive,« pojasnjuje Zajc in dodaja, da je Slovenija šele na začetku procesa, ki so ga Italija,

Francija, Švica in druge evropske države že izvedle. Gre za sistematično razvijanje gorskega kolesarjenja na regionalni in državni ravni ter za velike turistične možnosti. »V tujini urejajo kolesarske parke, posebno ob smučiščih, saj je smučarska sezona zaradi toplejšega vremena krajša, kolesarska pa je lahko vsaj dvakrat daljša.« S sprejetjem zakona bi tovrstni razvoj onemogočili.

Številne študije, opravljene v različnih delih sveta, empirično dokazujejo, da gorsko kolesarjenje ni za okolje nič bolj škodljivo kot pohodništvo, saj gre večinoma za turno kolesarjenje.

Adrenalinske vrste, npr. downhill, enduro ipd., spadajo po mnenju SKP zaradi svoje specifičnosti na posebna, za to namenjena območja, ki morajo biti označena, in če je treba, tudi zavarovana. Zajc poudarja, da si bodo prizadevali tudi za uveljavljanje in širjenje etike gorskega kolesarjenja. »Pri tem nas čaka še zelo veliko dela, ustrezen odnos gorskih kolesarjev do okolja in drugih uporabnikov je pomemben del sožitja, ki ga nameravamo spodbujati in krepiti.«

V zgornjem Posočju kolesarstvo in gorsko kolesarstvo uvrščajo med redke razvojne potencialne, ki v prihodnje lahko pripomorejo k boljši zasedenosti turističnih zmogljivosti. Zato je predlagani zakon za turistične delavce nesprejemljiv, saj preprečuje razvoj dejavnosti, namesto da bi jo urejal. »Strinjamo se, da kolesarstvo ni dopustno na brezpotjih in da se spusti 'downhill' lahko izvajajo le na temu namenjenih območjih, medtem ko gorskega kolesarstva po poteh nikakor ne bi smeli tako omejevati,« je bil jasan direktor LTO Sotočje Janko Humar.

V Posočju zagovarjajo nasprotno možnost: da bi kolesarstvo dopustili na vseh poteh, razen na tistih, kjer bi bilo zaradi resno utemeljenih razlogov prepovedano. »Take rešitve poznajo v ekološko najbolj ozaveščenih deželah, kot so Nemčija, Škotska in Skandinavija, zato ne poznamo razlogov, da to ne bi bilo mogoče tudi pri nas.«

»Prepoved tiskanja kolesarskih vodnikov je fašizem«

Ministrstvo je z osnutkom zakona o ohranjanju narave gorskim kolesarjem stopilo na žulj. Vožnja zunaj prometnic ni dovoljena.

Blaž Močnik, Tolmin

tor, 28.01.2014, 12:00

Ključne besede:

- kolesarstvo,
- gorsko kolesarjenje,
- mtb,
- spirit,
- turizem,
- uredba,
- zakon o ohranjanju narave



Gorski kolesarji so pričakovali, da bodo upoštevali vsaj nekatere izmed njihovih številnih predlogov o bolj smiselnem in življenjskem zakonu. Bodo zdaj na domače vršace vse bolj pogosto zrli iz sosednjih dežel? Foto: Š. P./Delo.si

Iz osnutka zakona

- splošna prepoved vožnje s kolesom v naravnem okolju
- višje kazni za kršitelje
- plačilne naloge bi lahko izdajali tudi cariniki in naravovarstveni nadzorniki
- prepoved izdajanja knjig, vodnikov in drugih tiskanih publikacij o ravnanjih in dejavnostih, ki so prepovedane, dajanje na trg in oglaševanje teh publikacij in oglaševanje prepovedanih ravnanj.

10.000 do 150.000 evrov kazni za pravne osebe, ki bi organizirale kolesarjenje v naravnem okolju

Tolmin - Čeprav so razprave o zakonski sprejemljivosti gorskega kolesarstva v naravnem okolju pri nas že polnoletne, je **osnutek** popravljenega zakona o ohranjanju narave, ki ga je po več kot treh letih »dela« pripravilo ministrstvo za okolje, enak dosedanji preživetni uredbi: prepoved kolesarjenja ostaja splošna, zato vožnja zunaj prometnic ni dovoljena.

Ministrstvo za kmetijstvo in okolje je z osnutkom zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o ohranjanju narave gorskim kolesarjem stopilo na žulj. Namesto da bi zakonodajalci upoštevali njihove pripombe, ki so jim jih posredovali v zadnjih letih na doslej veljavne uredbe, je osnutek novega zakona zgolj prepisana uredba: z namenom, »da se tudi v naravnem okolju vožnja omeji le na utrjene površine oziroma prometno infrastrukturo, vožnja zunaj cest pa v celoti prepove in ustrezno kaznuje«.

Edini »napredek« višje kazni

Še najbolj vidna sprememba je prav sankcioniranje. Če so lahko doslej kazni pisali samo inšpektorji v navzočnosti policistov, osnutek zakona pristojnost kaznovanja zdaj širi še na carinike in navarovarstvene nadzornike. Nadzor je bil v zadnjih letih tako pomanjkljiv - izdanih je bilo nekaj več kot sto plačilnih nalogov za 41,73 evra -, da so se gorski kolesarji požvižgali na uredbo. V osnutku pa so za kršitelje posameznike predvidene kazni od sto do 2000 evrov, za pravne osebe, ki bi organizirale kolesarjenje v naravnem okolju, pa od 10.000 do 150.000 evrov. »Posebna« novost je izrecna prepoved izdajanja (kolesarskih) knjig, vodnikov in drugih tiskanih publikacij o nedovoljenih dejavnostih.

»Gre zgolj za zaostritev prejšnje uredbe, ki je prepisana v osnutek. V naravnem okolju torej ni dovoljeno kolesariti razen na kategoriziranih gozdnih cestah in določenih vlakah - odprtih v Sloveniji ne poznam - ter po planinskih poteh, namenjenih za dvojno rabo, ki pa jih je v Sloveniji zelo malo. Tretjina planincev pa je deklariranih gorskih kolesarjev,« je z osnutkom nezadovoljen **Matej Obu**, predsednik **Slovenske kolesarske mreže**. Osnutek jih je neprijetno presenetil, saj so že pred letom dni ministrstvu posredovali svoje predloge za spremembo zakonodaje: »Čudim se, da v osnutku ni niti ene stvari, ki smo jo predlagali, zdaj pa nas pozivajo, naj posredujemo pripombe. Prepoved tiskanja knjig je fašizem, ampak za to imamo pri nas celo zakonsko podlago, ker vožnja v naravnem okolju ni dovoljena.«

Prepis dosedanjih predpisov

Urednik portala **mtb.si** **Andrej Dekleva** pravi, da bi bilo naivno pričakovati izbris splošne prepovedi: »A da pripravljavci zakona vse preprišejo iz dosedanjih predpisov in dodajo še kaj zares čudnega, kot je prepoved tiskanja vodnikov, to pa je zares nenavadno. Bomo videli, kako življenjsko bo zdaj kaznovanje kolesarjev in vodnikov z drakonskimi kaznimi. Težko, da bo kaj drugače kot doslej, le kakšen konflikt več bo, ki bo izhajal prav iz zakonodaje, ne pa iz dejanskega stanja na terenu.«

Marko Lenarčič iz Gospodarskega interesnega združenja pohodništvo & kolesarstvo opozarja, da je osnutek zakona negativna popotnica za razvoj gorskega kolesarjenja pri nas kot turističnega produkta: »Ministrstvo spet izhaja iz načela, povsod je prepovedano, razen tam, kjer je izrecno dovoljeno, namesto da bi bilo nasprotno: povsod je dovoljeno, razen tam, kjer je izrecno prepovedano. Menimo, da bi liberalizacija zakonskih podlag pripomogla k hitrejšemu razmahu kolesarjenja te vrste pri nas.« Obu je na tej točki previdnejši in nastavlja zrcalo tudi gorskim kolesarjem: »Samoomejitve so potrebne tudi v soglasju z lastniki, lokalnimi skupnostmi ter zavodoma za varstvo narave in gozdove. Če bi bila dana možnost, da bi lahko vozili kjer koli, bodo Slovenci to vzeli dobresedno. To pa ne bi bilo prav. Želimo zgolj to, da bi lahko regulirali, ne pa prepovedovali. Da bi bilo gorsko kolesarstvo legalno, kjer je lahko, in prepovedano, kjer mora biti.«

»Pokop za turizem«

Planinska zveza Slovenije, ki vključuje tudi [komisijo za turno kolesarstvo](#), se do osnutka sicer še ni uradno opredelila, a mu ni naklonjena. »Osutek je dokaz, da nismo naredili koraka k življenjski zakonodaji, ki jo poznajo druge alpske države. Kazni bodo višje, dobili smo še grešno literaturo. To je pokop za turizem in za tiste, ki se organizirano ukvarjamo s to dejavnostjo,« je zatrdil **Jože Rován**, predsednik komisije za turno kolesarstvo, ki je dejal, da govori v osebnem imenu.

Vršilec dolžnosti direktorja [LTO Sotočje](#) **Janko Humar** se ob osnutku, ki ga je pripravilo ministrstvo Dejana Židana, sprašuje, kaj so odgovorni počeli dobra tri leta, da se kljub intenzivnim razpravam ni nič spremenilo: »Slovenija ostaja edina pametna dežela na svetu, kjer je gorsko kolesarjenje prepovedano. Še več - izdajanje vodnikov in zemljevidov na to temo naj bi postalo kaznivo dejanje. Menim, da je takšen način obravnavanja tako resne problematike, ki bi v obstoječi gospodarski krizi številnim državljanom zagotovila boljše možnosti za preživetje in poslovni razvoj, neodgovoren. Upam, da bo ministrstvo našlo toliko zdravega razuma, da bo pripravilo predlog, ki bo služil svojemu namenu.« Kakšen naj bi bil osnovni namen osnutka novega zakona in kakšne rezultate nameravajo z njim doseči, smo vprašali tudi ministrstvo za kmetijstvo in okolje, a nam na vprašanja niso odgovorili.

V agenciji **Spirit** pričakujejo, da bi zakonodaja omogočila razvoj gorskega kolesarjenja, da bi bila prijazna do gorskih kolesarjev in do drugih uporabnikov prostora ter da bi zakonodajalec z njo omogočil razvoj kolesarske infrastrukture, kot so specializirane gorske kolesarske poti. Zakonodaja bi morala biti po njihovem tudi podlaga za legalizacijo in ureditev ponudbe vodenja in vožnje po poteh zunaj klasificirane cestne infrastrukture.

Osutek zakona bo v javni obravnavi mesec dni, v interesnih združenjih pa že zdaj napovedujejo številne pripombe.