



Jože Rován, predsednik komisije za turno kolesarstvo pri PZS

Smo krivi sami, so krivi drugi?

Vse skupaj se je začelo v pradavnini, storilec je sicer neznan, je pa brez sence dvoma kriv – izumil je kolo. In kar je najhujše, mnogi so ga posnemali in še danes nekateri trdijo, da je kolo največji izum v zgodovini človeštva.

Mnogo kasneje je sledilo dvokolo, krivec je tokrat znan, sledijo pa mu novi in novi, nič jih ne more ustaviti pri razvoju te hudičeve pogruntavščine. In kar je najhujše, vrste vernikov, ki prisegajo na kolo, so iz dneva v dan daljše. Pa ne samo to, skušajo nas prepričati v svoj prav, češ da gre za šport, ki je koristen za zdravje, za dejavnost, ki ne onesnažuje okolja, za doživljanje gorske narave in kaj vem, kaj še vse. Mi pa da smo proti, ker o stvari premalo vemo in se niti ne potrudimo, da bi jim prisluhnili.

Šalo na stran. Zdaj gre zares, skrajni čas je že, da stvari uredimo v skupno dobro.

Prvi gorski kolesarji so se pri nas pojavili v osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Kot nekaj novega, drugačnega, po svoje zanimivega, saj imamo, če ne drugače, vsi lepe spomine na prve kolesarske podvige iz otroštva. Žal to obdobje »prve ljubezni« ni dolgo trajalo, že leta 1995 nas zloglasna uredba izenači z motornimi vozili (beremo: »in kolesa«) in tega pečata se do danes nismo otresli tako v očeh zakonodajalcev kot žal tudi v očeh nekaterih obiskovalcev naravnega okolja.

Številne tuje raziskave iz uglednih inštitutov (glej na primer: bit.ly/mtbvpliv) so nedvoumno potrdile, da je vpliv pohodnikov in kolesarjev na podlago približno enak, vpliv motornih vozil pa neprimerno večji.

Smo krivi sami, so krivi drugi? Pričnimo pri sebi: ali smo znali gorsko kolesarstvo primerno predstaviti javnosti, smo dobro organizirani, se znamo povezovati s turističnim gospodarstvom, s trgovci s športno opremo, ali znamo lobirati pri odločevalcih? Kaj pa javnost: ali je med obiskovalci naravnega okolja prisoten občutek solidarnosti in sprejemanja novih športov, s katerimi si morajo odslej deliti naravno okolje, ali so opozorila glede vpliva kolesarjenja na naravno okolje in varnost drugih obiskovalcev res vselej objektivna in iskrena?

Gorski kolesarji se združujemo v različnih organizacijah, pri čemer je pri Kolesarski zvezi Slovenije poudarek na tekmovalnih disciplinah, medtem ko smo turni kolesarji včlanjeni v Planinsko zvezo Slovenije, v Skalo, povezujejo nas spletni forumi kot na primer Tabla in drugo. Ko pa gre za skupne interese, je potreben skupen nastop kolesarjev, zato smo se povezali v koordinacijsko telo Slovenska kolesarska pobuda,

kamor vabimo tudi druge organizacije, ki so nam skupna kolesa, torej turistične organizacije, trgovce s športno opremo in tudi zainteresirane posameznike. Cilj je jasen – doseči primerne pogoje za razvoj gorskega kolesarstva, torej predvsem odprtje poti in izgradnjo kolesarskih prog za vadbo tekmovalnih disciplin.

Kako do cilja, kako prepričati javnost o tem, da so očitki o našem kvarnem vplivu na okolje pretirani in občutek drugih o ogroženosti neutemeljen?

Pričnimo z vplivom na poti. Vpliv je predvsem odvisen od sile, s katero delujemo na podlago, in količino neke dejavnosti. Ko gre za silo, je treba ločiti med športi na lasten pogon (»human power only«) in motornimi vozili. Pa ne zgolj ločiti, to sta dve povsem različni ravni, da ne rečem svetova. Na eni strani smo pohodniki, gorski tekači, orientacisti in kolesarji, na drugi strani pa konjeniki in motorna vozila. Številne tuje raziskave iz uglednih inštitutov (glej na primer: bit.ly/mtbvpliv) so nedvoumno potrdile, da je vpliv pohodnikov in kolesarjev na podlago približno enak, vpliv motornih vozil pa neprimerno večji. Drugače tudi ne more biti, gorski kolesar vozi z močjo okrog 200 vatov, motorna vozila pa rohnijo z nekaj 10 do nekaj 100 kilovati. Za vse omenjene dejavnosti pa seveda velja, da se vpliv bistveno poveča ob mokri podlagi in brezobzirni hoji oziroma vožnji, pri čemer je najbolj kvarno utiranje bližnjic oziroma vožnja zunaj poti.

Velja tudi poudariti, da dejavnosti na lasten pogon ne onesnažujejo okolja niti z izpušnimi hlapi niti s hrupom. Pri čemer velja pohodnikom zameriti, da vse pogosteje pričenjajo ture na najvišje dosegljivih parkiriščih in ne v dolini, kar so v tujini omejili z zapornicami na vstopih v alpske doline oziroma z organiziranim javnim prevozom. Ko gre za ekološko zavest, pri nas žal vse prepogosto ostajamo zgolj pri besedah, zapornice so dvignjene, avtomobili pa posejani po planinskih pašnikih, da o motorjih in štirikolesnikih ne govorimo. Pa tudi gozdariti je mogoče, tudi ob upoštevanju potrebe po ekonomičnosti dela, na bolj prijazen način, kot smo mu pogosto priča.

Pogosto se nam tudi očita, da ogrožamo pohodnike in da je gorsko kolesarstvo nevaren šport. Žal je res, da posamezniki z neodgovorno vožnjo včasih mečejo slabo luč na veliko večino razsodnih gorskih kolesarjev. Toda tega je vse manj, gorsko kolesarstvo prehaja v zrelo obdobje, napore pri osveščanju niso bili zaman. Tudi očitki o nevarnosti gorskega kolesarstva so zagotovo pretirani. Gorska reševalna zveza Slovenije beleži v letu 2010 skupno 347 intervencij, od tega le 10 kolesarskih. Drobni poškodb, pri katerih smo sami poiskali zdravniško pomoč, je seveda precej več, tiste s hudimi posledicami pa niso nastale na ozkih poteh, ampak na cestah, kjer smo prepogosto žrtve motornih vozil.