



KOMISIJA ZA VARSTVO
GORSKE NARAVE



VOŽNJA S KOLESI IN MOTORNI MI KOLES V NARAVNEM OKOLJU: IZZIVI IN DOBRE PRAKSE



Avtorica: Tatjana Orhini Valjavec

Mentorica: doc. dr. Maša Kovič Dine, univ. dipl. prav

Kazalo

Uvod	Stran 3
Glavni izzivi	Stran 3
Visok obisk	Stran 4
Nezavedanje uporabnikov o škodi	Stran 5
Neustrezna pravna ureditev	Stran 6
Možne rešitve	Stran 9
Gradnja oz. ureditev legalnih poti za vožnjo s kolesi oz. poligonov za vožnjo z motornimi kolesi	Stran 10
Bolj aktivno in tvorno sodelovanje med deležniki	Stran 11
Vloga in stališča Planinske zveze Slovenije	Stran 11
Usposabljanje, izobraževanje in informiranje deležnikov ter nadzor	Stran 12
Primeri dobrih praks drugih držav	Stran 15
Zaključek	Stran 17
Viri	stran 19

Gibanje v naravi, še posebej v gorskem svetu in gozdu se je v moderni dobi močno spremenilo. Pred industrializacijo se v teh območjih potekale predvsem agrarne dejavnosti, hoja, lov in ribolov ter v nekaterih predelih tudi smučanje. Tehnološki napredek je omogočil vse več ljudem dovolj prostega časa in tudi vse več opreme, ki omogoča številne raznovrstne dejavnosti v gorah in drugje v naravnem okolju. Novejši športi, potrošništvo in komercializacija dejavnosti in opreme kažejo tudi na spremenjen odnos oz. motive za gibanje v naravi. Na Norveškem (Skar in sodelavci (2008)) so ugotovili, da tradicionalne potrebe, preprostost, mir in fizična vadba, nadomeščajo težnja po visoki stopnji pripravljenosti, velikih naporih, nevarnostjo in vznemirljivostjo.

V Sloveniji ni nič drugače, rekreacijska in turistična raba gozdov in gora je v porastu. Naravne danosti so ugodne, tereni so pestri in lahko dostopni, prebivalci pa smo o pomenu gibanja za zdravje dobro ozaveščeni.

V domačem območju, na Krimskem in Mokrškem pogorju se pojavlja vse več gorskih kolesarjev in voznikov motornih koles, ki s svojimi aktivnostmi postajajo težava za habitat, določene vrste in tudi pohodnike. To je bil povod, da se poglobim v pravno ureditev vožnje v naravnem okolju z mislijo, da identificiram težave in morebitne učinkovite rešitve. Zato bom pregledala tudi ureditve oz. prakso v nekaterih drugih državah.

Dejavnosti, ki se na določenem območju pogosto ponavljajo imajo na okolje nedvomno vpliv. Vsaka dejavnost, ki obremenjuje okolje, pomeni določen odklon od naravnega ravnotežja, še posebno v občutljivem, gorskem svetu. Vpliv na naravno okolje je večinoma zanemarljiv, če so posegi malenkostni. Razmere pa se močno poslabšajo, ko neka dejavnost doseže masovno razsežnost, kar velja tudi za gorsko kolesarjenje (Ogris, 2004) in še bolj vožnjo z vozili na motorni pogon.

V naravnem okolju, še posebej v občutljivih ekosistemih kot je gorska narava zato prihaja do večvrstnih konfliktov rabe prostora. V tej seminarski nalogi se posvečam v glavnem konfliktom med ohranjanjem narave in rekreacijsko rabo naravnega okolja ter rešitvam, kako ta konflikt zmanjšati.

Glavni izzivi

Zakaj prihaja do konfliktov in škode v naravi?

Hrup in druge motnje živali, uničevanje habitata, uničevanje lastnine - gozda in erozija prebivalcem narave in lastnikom zemlje predstavljajo težave, ki se jih morda rekreativci niti ne zavedajo ali pa jih preprosto ignorirajo. Zato je pomembno, da se o negativnih vplivih povzročitelje ustrezno ozavešča in informira, pristojne službe pa dejavnosti v naravnem okolju regulirajo in učinkovito nadzirajo.

V Sloveniji imamo malo podatkov o dejanskih vožnjah v naravi, ki bi bili pridobljeni sistematično in s strokovnim pristopom. V okviru projekta SUPORT – trajnostno upravljanje Pohorja so pridobili nekatere podatke o prostorski razporeditvi, frekvenci voženj ter značilnostih voženj na podlagi mnenj voznikov motornih vozil v naravnem okolju na območju Pohorja (Zajc in drugi (2018)). Ugotovili so, da vožnja tako s kolesi kot tudi motornimi vozili (enduro oz. motokros motorji, štirikolesniki, motorne sani) ni redka.

Opažanje člana Planinskega društva Krim, ki je pogost obiskovalec Krimskega in Mokrškega pogorja pa je: "Kolesarjenje izven poti po Krimu in Mokrcu, še bolj pa vožnja z štirikolesniki do pogost pojav, največji problem pa so motokrosisti. V tem prostoru se dokaj pogosto zadržujem in opažam, da privabijo sem posamezni stalni grešniki (beri motokrosisti, itd) tudi druge od drugod, tudi tujce". Tudi druga članica Planinskega društva Krim meni in opaža podobno: "Sama menim, da je ta vožnja zelo pogosta, prepogosta. Če se podaš na izlet po Krinskem hribovju opaziš na veliko mestih utrjene kolesnice za brezpotno vožnjo. Kadar se na taki kolesnici znajde ovira, kolesarjev to ne ustavi. Enostavno si poiščejo novo pot, da zaobidejo oviro".

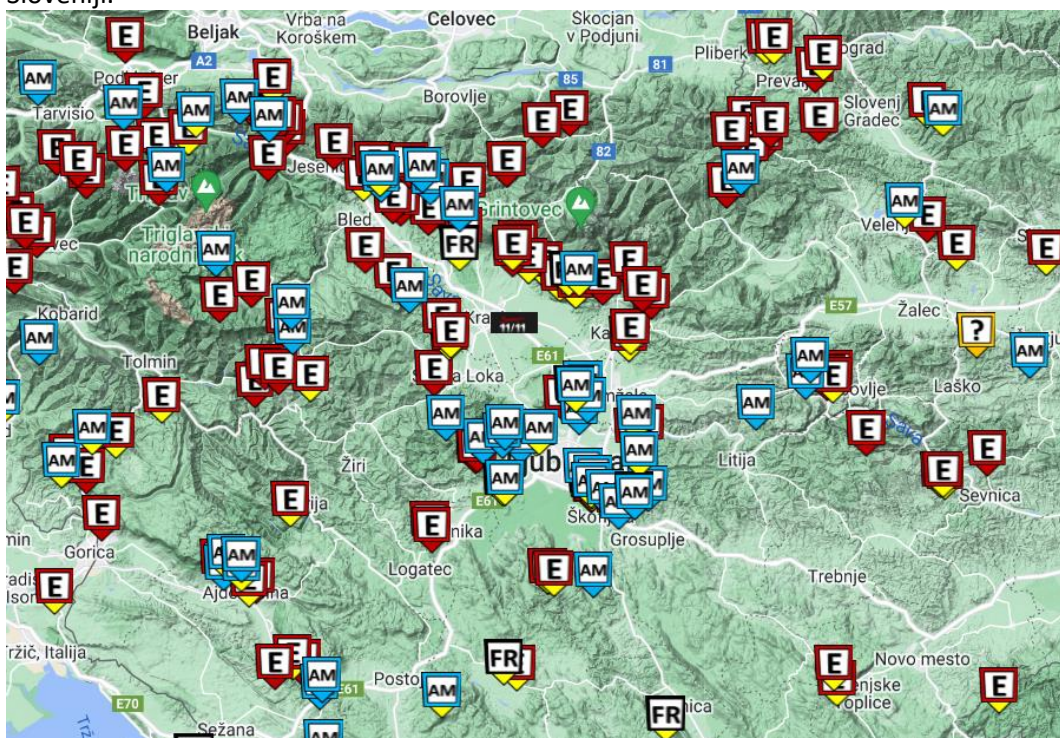
Tudi moja lastna opažanja so enaka. Kolesarjenja in voženj z gorskimi kolesi in kros motorji je v naši neposredni bližini (Krim, Mokerc, nižji hribi) veliko, ker je blizu poseljenih območij, dostopno in obenem veliko s strani drugih obiskovalcev manj obiskanih predelov, kjer lahko dokaj neopazeno uživajo v svojih podvigih.

Ob neurejenih poteh naletimo tudi na urejene, ki seveda tudi posegajo v naravno okolje, a obenem zadržujejo aktivnosti na omejenem območju in je njihova postavitve dogovorjena z lastniki in upravljavci. Na pobočju Krima je tako urejenih nekaj t.i. trailov, enoslednic, ki so namenjene gorskim kolesarjem in je informacije o njih mogoče najti na spletu (singlca.si). Tudi posnetke s strani uporabnikov.

Slika: posnetek uporabnika gorskokolesarske poti na Krimu, vir: singlca.si



Slika: Na spletni strani <https://www.singlca.si/> najdemo zemljevid urejenih gorskokolesarskih trailov v Sloveniji.



Na diskusiji na posvetu ob predstavitvi projekta pa so s sodelujočimi oblikovali predloge ukrepov, ki jih je mogoče izluščiti tudi iz drugih pregledanih javnih razprav na to temo in intervjujev z deležniki.

Nezavedanje uporabnikov o škodi

Uporabniki se le v omejenem obsegu zavedajo posledic svojega ravnanja in ne razumejo, da sta prostor in ohranjeno naravno okolje eden izmed pomembnejših naravnih virov v Sloveniji. Tudi opozorila o njihovem škodljivem in protizakonitem početju pri neozaveščenih ne naletijo vedno na razumevanje, čeprav je po drugi strani kar veliko njih seznanjenih s prepovedjo vožnje v naravnem okolju: *Tri četrtine anketirancev je poročalo, da so seznanjeni s prepovedjo vožnje v naravnem okolju na Pohorju (preglednica 6). Med vozniki enduro oz. motokros motorjev in motornih sani je takšnih anketirancev približno 80 %, med vozniki štirikolesnikov pa je delež nekoliko manjši. Seznanjenost z vključenostjo Pohorja v omrežje Natura 2000 je manjša, vendar je s tem ukrepom še vedno seznanjena več kot polovica vseh anketirancev. Delež je nekoliko večji med vozniki motornih sani.* (Zajc idr, 2018 (1)).

Opazanje glede opozarjanja s strani člana Planinskega društva je slikovito: *"Sem jih tudi že ustavil in jih opozoril, da se ne smejo na tak način tam gibati, pa sem komaj odnesel celo glavo. Pa nisem edini, ki skuša vplivati na to dogajanje. Ostali imajo podobne izkušnje. Se pa trudimo, da ob saniranju podrtih dreves na planinskih poteh to napravimo na način, da onemogočimo, oziroma otežimo prehod motokrosistom oziroma štirikolesnikom. Nedavno*

smo obnovili pot E6 Iška - Zaluže (Škrilje), pa smo iskali soglasje lastnikov za odstranitev podrhtih dreves debelejših kot jih smemo rezati, pa je bil odgovor "nikakor ne" saj bi s tem omogočili tem nepridipravom prehod. So pa bili lastniki naklonjeni markiranjem in drugim posegom, kot so na naložene kot markacistom. Od posameznikov tudi preko PZS dobimo večkrat pritožbe, da slabo vzdržujemo poti zaradi takih preprek. Pri vsej stvari mora biti en zdrav kompromis. Kolesnice (sledi) teh nepridipravov utirajo pot vodi ob neurjih, da začne pospešeno teči po njih. Po poteh pa izniči funkcijo prečnih kanalov za odvodnjavanje. Ob vsakem nadaljnjem dežju je "rana" vse večja".

Tu lahko vidimo, da se ustvari dodaten konflikt in sicer med lastniki gozdov, ki posledice voženje izven urejenih poti dojemajo kot škodljive za njihove gozdove. Enako meni lastnica gozda in planinka: "Škoda, ki jo povzročajo je merljiva in nemerljiva. Merljiva je tista, ki jo povzročajo lastnikom gozdov na način, da uničujejo korenine dreves, lomljenje vej, uničevanje podrasti povzroča dodatno možnost za vodno in vetrno erozijo terena. Nemerljiva je največkrat še bistveno večja saj ima v celoti vpliv na naravni gozdni ekosistem. Hrup, plašenje živali, izpuhi motorjev, uničevanje podrasti, ob večjih nalivih se po kolesnicah oblikujejo struge z vodo, ki povzročajo erozijo-odnašanje prsti in s tem siromašenje terena z organsko snovjo. Mnenje lastnikov gozdov je v večini kar enotno saj imajo škodo vsi. Predstavljaš si, da lastnik neguje gozd 50 let, pred njim je to delal oče, ded, praded. Tudi on bi rad lep, negovan, poln gozd (tako lesne biomase, kot živali, podrasti) zapustil svojemu potomcu, vnuku. Z novodobnim kratkočasenjem in zadovoljevanjem lastnih užitkov pa se ta ideja ruši in pritisk na naravno okolje, kar gozdni ekosistem je, je tako velik, da se ne more branit pred različnimi napadi. In roko na srce, pri izvirnosti le-teh smo ljudje zelo destruktivni in egoistični".

Na drugi strani obiskovalcev naravnega okolja so pozorni in ozaveščeni posamezniki in skupine, ki skušajo skozi razne instrumente doseči omejevanje škode in škodljivega ravnanja. Varuh človekovih pravic Republike Slovenije (Varuh) je tako že leta 2014 obravnaval pobudo¹, v kateri se je pobudnica pritoževala nad pogostim objestnim divjanjem s kros motorji po gozdovih, travnikih in cestah v bližini. Varuha je bil o tem seznanjen že na srečanjih s predstavniki civilne družbe s področja okolja in prostora, ki jih občasno izvajajo, še posebej pa so ga na problem opozorili na Koroškem, na območje katere tudi zaradi bližine državne meje pogosto prihajajo posamezniki z gorskimi kolesi, kros motorji, štirikolesniki in podobno.

Neustrezna pravna ureditev oz. neustrezen nadzor in kazni

V Republiki Sloveniji je vožnja s kolesi in motornimi vozili v naravnem okolju urejena že od leta 1995. Ureja jo **Zakon o ohranjanju narave**² (ZON) in sicer v 28 členu, ki določa:

- glede motornih vozil:

28.b člen (vožnja z vozili na motorni ali drug lasten pogon vozila v naravnem okolju) (1) V naravnem okolju je prepovedano voziti, ustaviti, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni ali drug lasten pogon vozila. (2) Vozila na motorni ali drug lasten pogon vozila iz prejšnjega odstavka so vsa motorna vozila, kolesa s pomožnim motorjem in druga prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje, hitrejša od hoje pešca, z močjo lastnega motorja ali z močjo

¹ <https://www.varuh-rs.si/obravnavane-pobude/primer/nadzor-nad-voznjo-v-naravnem-okolju-je-neustrezno-urejen-in-neucinkovit/>

² Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18, 82/20, 3/22 – ZDeb, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-10

drugega lastnega pogona vozila (v nadaljnjem besedilu: vozila na motorni pogon). (3) Naravno okolje iz prvega odstavka tega člena obsega živo in neživo naravo nekega območja, ki ga ni ustvaril človek, nanj pa vpliva, ga oblikuje in uporablja. To so vsa območja izven: - naselij; - javnih in nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, v skladu s predpisi, ki urejajo ceste, ter drugih prometnih površin, ki so namenjene za vožnjo, ustavljanje in parkiranje v skladu s predpisi, ki urejajo ceste in varnost cestnega prometa; - gozdnih cest v skladu s predpisi, ki urejajo gozdove; - območij, ki so s prostorskimi akti določena kot površine za rekreacijo in šport in namenjena tudi vožnji z vozili na motorni pogon v skladu s predpisi, ki urejajo prostor; - omrežij gospodarske javne infrastrukture in - območij rudarskih operacij, ki so določena v skladu s predpisi, ki urejajo prostor in rudarstvo. (4) Ne glede na določbo prvega odstavka tega člena je dovoljena ustavitev ali parkiranje vozil na motorni pogon v pasu petih metrov izven vozišča, če je ustavljanje ali parkiranje v skladu s predpisi, ki urejajo cestni promet, in če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča, ter na območju, ki je namenjeno za začasno parkiranje za namene javnih shodov in javnih prireditvev, organiziranih v skladu z zakonom, ki ureja javna zbiranja, pri čemer to območje šteje za prireditveni prostor.

Določbe prvega odstavka tega člena se ne uporabljajo pri vožnjah za določene posebne namene (službene, vzdrževalne, inšpekcijske, kmetijskih ipd. delih zaščiti in reševanju itd. ter pod posebnimi pogoji (ki jih določa 28. c člen) za javne prireditve.

- glede vožnje s kolesi v naravnem okolju (28.d člen):

(1) V naravnem okolju je vožnja s kolesi dovoljena po utrjenih poteh, če temu ne nasprotuje lastnik ali upravljavalec 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 izven utrjenih poti v naravnem okolju je dovoljena v primerih iz petega odstavka 28.b člena tega zakona.

(2) Ne glede na določbe prejšnjega odstavka se za vožnjo s kolesi v naravnem okolju po planinskih poteh uporabljajo določbe zakona, ki ureja planinske poti, za vožnjo v gozdnem prostoru v naravnem okolju pa določbe zakona, ki ureja gozdove.

(3) Ne glede na določbo prvega odstavka tega člena in predpise, ki urejajo gozdove, ter predpise, ki urejajo kmetijska zemljišča, je dovoljena vožnja s kolesi v naravnem okolju na podlagi dovoljenja za javno prireditvev, ki se izda v skladu z določbami zakona, ki ureja

javna zbiranja, na podlagi predhodnega soglasja organizacije, pristojne za ohranjanje narave. Dovoljenje za javna zbiranja in predhodno soglasje organizacije, pristojne za ohranjanje narave, se izda na podlagi drugega do šestega odstavka 28.c člena tega zakona. Organizator javne prireditve je po končani prireditvi dolžan stanje prireditvenega prostora v naravnem okolju

v kar največji možni meri vrniti v stanje, kakršno je bilo pred javno prireditvijo.

(4) Vožnja s kolesi je dovoljena tudi v območjih, ki so s prostorskimi akti določena kot površine za šport in rekreacijo in namenjena tudi vožnji s kolesi. Ta območja niso del naravnega okolja.

Vožnja z motornimi vozili je prepovedana tudi po drugih predpisih in sicer je ta materija urejena v 19. členu **Zakona o planinskih poteh³ (ZPlanP)**. Tako po ZON, kakor tudi po drugih navedenih področnih predpisih je vzpostavljen nadzor, ki ga vršijo tako naravovarstveni nadzorniki kot inšpektorji za naravo, gozdarstvo in kmetijstvo. Ker so globe za kršitve v zvezi z vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju po ZON relativno nizke – celo zgolj 40 EUR za posameznika, kar je celo nižje kot za vožnjo s kolesi v naravnem okolju, to po poročanju naravovarstvenih nadzornikov in inšpektorjev zelo zmanjšuje učinkovitost nadzora. Na

³ Uradni list RS, št. 61/07 in 92/21), 20. členu Zakona o gozdovih (Uradni list RS, št. 30/93, 56/99 – ZON, 67/02, 110/02 – ZGO-1, 115/06 – ORZG40, 110/07, 106/10, 63/13, 101/13 – ZDavNepr, 17/14, 22/14 – odl. US, 24/15, 9/16 – ZGGLRS, 77/16 in 78/23 – ZUNPEOVE) in 5. členu Zakona o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D, 79/17, 44/22 in 78/23 – ZUNPEOVE).

pristojno ministrstvo so bile naslovljene številne pobude civilne javnosti, naj se problematika glob in prekrškov za to področje ustrezno uredi.

V kontekst problematike vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju se umešča tudi problematika administrativno podvojenih postopkov v zvezi s prireditvami vožnje v naravnem okolju. Veljavni zakon namreč predvideva ločen postopek izdajanja soglasja za vožnjo v naravnem okolju, ki ga izdaja Zavod RS za varstvo narave, na podlagi mnenja Zavoda za gozdove Slovenije oziroma kmetijsko – svetovalne službe, če se javna prireditev izvaja v gozdnem prostoru oziroma na kmetijskih zemljiščih. Ta postopek ni v ničemer povezan s postopkom izdaje dovoljenja za prireditev po predpisih, ki urejajo javna zbiranja in predstavlja nepotrebno podvojeno administrativno breme tako za stranke kakor tudi za vse navedene organe, vključno z inšpekcijo, ki poleg pristojne inšpekcije za nadzor nad prireditvami še dodatno nadzira izvajanje določb po ZON.

Te izzive naslavlja zadnji predlog ZON, ki je v času priprave te seminarske naloge v javni obravnavi.

Poseben izziv je nadzor voznikov v praksi, preverjanje ali imajo privoljenje lastnikov terena in njihovo evidentiranje oz. kaznovanje. **Zakon o gozdovih**⁴ (ZG) določa, da se mora lastninska pravica na gozdovih (v katerih poteka večina voženj) izvrševati »tako, da je zagotovljena njihova ekološka, socialna in proizvodna funkcija«. Zato mora lastnik gozda dopustiti »v svojem gozdu prost dostop, razen za primere pridobitne turistične oziroma pridobitne rekreativne dejavnosti« ter »dopustiti v svojem gozdu čebelarjenje ter lov in rekreativno nabiranje plodov, zelnatih rastlin, gob in prosto živčih živali v skladu s predpisi. Ta omejitev je precej problematična, saj " ni jasno kako naj lastnik gozda izrazi svojo »(ne)dopustitev« izvajanja pridobitnih turističnih in/ali pridobitnih rekreativnih dejavnosti ter kako uporabniki vedo za takšno voljo lastnika?" (Vilhar idr., 2018).

V skladu z določili ZON nadzor nad vožnjo v naravnem okolju opravljajo inšpektorji za ohranjanje narave, poleg njih pa še gozdarski, lovski, ribiški in kmetijski inšpektorji, policija ter naravovarstveni nadzorniki.

Inšpekcija, pristojna za naravo, je Varuhu že v svojem odgovoru na pobudo leta 2014 pojasnila, da je nadzor vožnje v naravnem okolju z njihove strani samostojno, brez prisotnosti policije, nemogoče izvajati, zato se udeležujejo v naprej planiranih akcij, ki jih načrtuje policija. Od leta 2010 so v povprečju izvedli le eno do dve takšni akciji na leto, po večini v času zimskih ali poletnih počitnic. Pojasnili so, da ima tudi policija z nadzorom težave, saj so kršitelji na terenu večinoma s tehnično bolj dovršenimi vozili in imajo zato veliko možnost pobega s kraja prekrška. Tudi po noveli ZON v letu 2014 je največ kršiteljev še vedno voznikov štirikolesnikov in kros motorjev, ki jih na terenu sploh ne morejo ustaviti oziroma identificirati, zato prekrškovnih postopkov ni mogoče uvesti. Stališče inšpekcije je, da bi učinkovitejši nadzor tega področja dosegli le na način, da bi bilo mogoče štirikolesnike in kros motorje prepoznati z registrskimi oznakami, kar pomeni, da bi se v zakonodaji predpisalo obvezno registracijo in ne le evidenco teh vozil, kot jo ZON določa sedaj. Že 2014

⁴ Zakon o gozdovih, Ur. l. RS, št. 30/93, 56/99-ZON, 67/02, 110/02-ZGO-1, 115/06-ORZG40, 110/07, 106/10, 63/13, 101/13-ZDavNepr, 17/14, 24/15, 9/16-ZGGLRS in 77/16.

se je potem uvedlo označitev vozil na motorni pogon, ki niso registrirana v skladu s predpisi, ki urejajo motorna vozila, ker niso namenjena vožnji po cestah in vzpostavitev njihove evidence (v nadaljevanju: evidenca vozil) najkasneje do 31. 12. 2016, vendar tudi v letu 2024 še ni vzpostavljena.

MOP je sicer v odgovoru Varuhu predstavilo še njihovo stališče, da urejanje evidentiranja in označevanja vozil sistemsko sodi v Zakon o motornih vozilih (ZMV), zato so v medresorskem usklajevanju predloga sprememb ZMV v letu 2017 podali tudi predlog, da se v tem zakonu uredi vsebino, ki je trenutno opredeljena v 28.č členu ZON, vendar predlog s strani MZI in Vlade RS ni bil sprejet.

Glede razlogov, zaradi katerih še ni vzpostavljena evidenca vozil, ki niso namenjena vožnji po cestah, smo se za pojasnila obrnili na MZI. MZI je pojasnilo, da so že v času priprave novele ZON-a v letu 2014 MOP večkrat opozorili, da je 28.č člen nejasen in pomanjkljiv, kasneje pa so MOP na to posebej opozorili v letu 2015 in predlagali, da se pripravi novela ZON-a, v kateri se vsebino navedenega člena ter z njo povezane vsebine natančneje uredi. Nadalje so pojasnili, da podzakonskega akta in vse vsebine za pričetek delovanja predmetne evidence vozil brez ustreznih popravkov zakona ni mogoče pripraviti. Ob tem so pojasnili še nekatere pogoje, ki bi morali biti izpolnjeni, da bi lahko MZI vzpostavilo predmetno evidenco, med njimi zagotovitev enega zaposlenega, finančnih sredstev, preučitev in analiza vrst in tipov vozil, ki jih obravnava ZON, priprava šifrantov vozil, preučitev možnosti namestitve, velikosti in oblike identifikacijskih oznak in druge. Predstavili pa so tudi več nejasnosti in pomanjkljivosti 28.č člena ZON.

Glede na vse navedeno Varuh ugotavlja, da je nadzor nad vožnjo v naravnem okolju neustrezno urejen in zaradi tega tudi neučinkovit. Hkrati pa iz pričevanj pobudnikov ugotavljamo, da bi bila krepitev nadzora na tem področju nujna. Zato Varuh priporoča, da MOP čimprej pripravi analizo obravnavanega področja in na tej podlagi tudi predloge sprememb ureditve, ki bodo pripomogle k učinkovitejšemu nadzoru vožnje v naravnem okolju. Ob tem bi vsekakor veljalo odpraviti še nekatere anomalije, do katerih je prišlo ob sprejemanju sprememb ZON v letu 2014, med njimi tudi dejstvo, da so predpisane globe za kršitev določb glede vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju izredno nizke in celo manjše, kot globe za kršitev določb glede vožnje s kolesi v naravnem okolju.

Tudi sodelovanje represivnega organa - policije je izziv, tako glede izvedbenih možnosti kot tudi zavedanja posledic voženj in motivacije. Član planinskega društva tako priča, da *"Krim oblegajo motokrosisti najpogosteje oziroma redno ob petkih popoldne. Povezali smo se z policijo pa žal niso zainteresirani za njihovo posredovanje. Neuradno sem izvedel, da je med motokrosisti več policistov oziroma njihovih otrok"*.

Gradnja oz. ureditev legalnih poti za vožnjo s kolesi oz. poligonov za vožnjo z motornimi kolesi

V Sloveniji dostop do naravnega okolja za gorsko kolesarjenje urejajo različni zakoni in podzakonski akti, kot sem že prikazala. Na zavarovanih območjih lahko dostop dodatno urejajo akti o zavarovanju. Pri vzpostavljanju novih poti za kolesarje - enoslednic kot enostavnih objektov so po zakonodaji, ki ureja gradnjo objektov, pomembne tudi določbe odlokov prostorskih aktov na lokalni ravni. Kot ugotavljajo v znanstveni razpravi (Zajc idr., 2018(2)), dostop do obstoječih utrjenih poti v naravnem okolju za gorsko kolesarjenje v Sloveniji temelji na dveh načelih:

- dostop praviloma ni dovoljen, vendar je lahko ob izvedbi postopkov, določenih s posameznim zakonom, dovoljen,
- dostop je praviloma dovoljen, vendar lahko lastnik ali upravljavec na podlagi določb posameznega zakona dostop prepove.

Avtorji analize so tudi po pilotni izvedbi ureditve dveh testnih tras enoslednic na Pohorju zaključili, da je s pravnega vidika mogoče vzpostavljanje enoslednic za gorsko kolesarjenje. Vendar so pri tem naleteli na pomembne omejitve. Na primeru testnih tras so se kot problematične pokazale predvsem naslednje vsebine:

- conacija gozdnega prostora z vidika rekreacije in turizma, ki za vožnjo s kolesi v določenih conah predvideva zgolj gozdne vlake, ne pa tudi drugih obstoječih utrjenih poti v gozdnem prostoru;
- določbe obstoječih prostorsko ureditvenih pogojev in sprejeti gozdnogospodarski načrt omogoča vzpostavljanje novih enoslednic kot enostavnih objektov spet le v nekaterih conah;
- planinske poti nimajo urejenega statusa planinske poti, kot to predvideva ZPlanP, in jih zato v tem trenutku ni mogoče nameniti za dvonamensko rabo;
- v gozdnem prostoru je po ZG je treba pridobiti dovoljenje vseh lastnikov parcel, pri čemer je razdrobljenost zemljišč med številne lastnike velika;
- vzpostavljanje enoslednic kot enostavnih objektov na zemljiščih z namensko rabo kmetijska zemljišča ni mogoče;
- evidence prostorskih podatkov, ki jih sicer zakonodaja predvideva, ne obstajajo (planinske poti, gozdne vlake) ali pa so med seboj neusklajene.

Da bi omogočili preseganje nejasnosti in neskladnost pravnih omejitev bi bilo potrebno med pristojnimi ministrstvi doseči usklajenost, predvsem pri razdrobljenosti ureditev, ki odraža sektorsko politiko upravljanja s prostorom. Potrebna je dosledna raba pojmov, poenotenje različnih razlag, izogibanje subjektivni presoji soglasodajalcev. Žal še vedno niti planinske poti nimajo urejenega statusa in registra, kot to predvideva ZPlanP. Tako kot za gorskokolesarske poti tudi zanje ni na voljo systemskega vira financiranja za upravljanje, opremljanje in vzdrževanje poti. To nakazuje potrebo po celovitem premisleku, kakšno vlogo naj imajo športi na prostem v Sloveniji ter kako jih upravljati.

Upravljanje gorskega kolesarjenja kot športa na prostem in vprašanja glede reguliranja drugih vrst gibanj v naravnem okolju se morajo obvezno urejati na način, da upošteva potencialne konflikti med deležniki oz. uporabniki ter s ciljem ohranjanja narave.

Načelo sodelovanja med deležniki, ki postaja vse bolj pomembno načelo mednarodnega okoljskega prava je ključno tako pri pripravi zakonodaje kot pri njenem izvajanju. Načelo sodelovanja med vsemi deležniki oz. angleško »*multi-stakeholder cooperation*« zahteva, da pri sprejemanju odločitev, oblikovanju politik in izvedbi aktivnosti sodelujejo vsi deležniki, ki imajo interes, koristi in obveznosti povezane z upravljanjem naravnega vira (Kovič Dine, 2018). Uporaba tega načela omogoča, da se naslovijo vidiki vseh udeležencev, tudi tistih, ki branijo ohranjenost narave in se doseže soglasje. Seveda tako sodelovanje zahteva čas in angažiranje sodelujočih, kar ni vedno mogoče tudi zaradi sredstev in rokov, ki bi jih postopki sodelovanja zahtevali. Vendar je glede na zgoraj omenjene kompleksne rešitve, nedorečenosti in neusklajenosti v različnih zakonih, ki ne prinašajo učinkovitih rešitev, zelo smiselno razmišljati o drugačnih pristopih, predvsem takih, ki temeljijo na sodelovanju. Pomembno je tudi, da se skozi sodelovanje sčasoma oblikuje skupna zavest o pomembnosti določene izbire, npr. *rekreacijske in turistične rabe gozdov v lokalni skupnosti in o vseh koristih, ki jih lahko takšne aktivnosti prinesejo za lokalno skupnost, kot so na primer zelena delovna mesta, ureditev obgozdne infrastrukture in razvoj drugih povezanih panog v skupnosti* (Kovič Dine, 2018).

Vloga in stališča Planinske zveze Slovenije

Planinska zveza Slovenije (PZS) je tesno povezana z rabo poti in gibanjem v gorah, zato ima do vožnje v naravnem okolju jasna stališča. Predstavniki PZS se aktivno vključujejo v javne razprave o problematiki voženj v naravi in pripravljajo mnenja in predloge do relevantne zakonodaje.

Stališča PZS so podpirala predvsem naslednje rešitve: za vožnjo samo s kolesi naj se odprejo vse nekategorizirane ceste ter gozdne in poljske prometnice, saj so že v osnovi grajene za vožnjo; vožnja s kolesom in motornimi vozili izven poti ni dovoljena; spodbujanje vzpostavitve namenskih poligonov, za vožnjo s kolesi in motornimi vozili; preprečevanje hrupa v naravi; podpora in priprava meril za dvonamensko rabo planinskih poti. V okviru PZS deluje tudi Komisija za turno kolesarstvo (KTK), ki promovira turno kolesarstvo kot obliko gibanja v naravnem okolju in gorah. Komisija popularizira turno kolesarstvo tudi kot nadomestilo voženj z avtomobili s parkirišč v dolini do izhodišč za planinske ture.

Smiselno bi bilo, da bi tudi v prihodnje PZS, še posebej Komisija za varstvo narave in KTK aktivno sodelovala pri razpravah in reguliranju voženj v naravnem okolju.

Izjemno pomembno je ob iskanju splošno sprejete regulative hkrati tudi vzpodbujati usposabljanje, izobraževanje in informiranje uporabnikov o odgovornem dostopanju, medsebojni strpnosti na poteh ter varstvu narave.

V Sloveniji pristojni inšpektorat za naravo občasno izvede večje akcije nadzora vožnje v naravi. Zadnji obsežnejši dve so izvedli v letu 2023 skupaj s policisti (eno v zimskem in eno v poletnem času). Po njej so izvedli tudi posvet. V času zimskih počitnic je šlo predvsem za nadzor vožnje z motornimi sanmi, v poletnem obdobju pa vožnje z motokros motorji, štirikolesniki in kolesi ter nedovoljena parkiranja v naravi.

Gre za akcijo, ki je usmerjena tudi v preventivo, ozaveščanje in opozarjanje. Ugotavljajo namreč, da večina obiskovalcev naravnega okolja slabo pozna določbe ZON, ki se nanašajo na vožnjo v naravi oziroma parkiranje v naravi. Največ ozaveščanja je potrebno izvesti za planinske pohodnike in nabiralce, ki pogosto parkirajo v naravnem okolju. Največ težav pa še vedno povzročajo motorji, zlasti s hrupom, posledice vožnje z motorji so najbolj vidne na poškodovanih tleh in rastju. Nadzori so se izvajali v zavarovanih območjih, območjih Natura 2000 in območjih naravnih vrednot državnega pomena.

Zelo dobrodošli za boljše poznavanje tematike in dogovor ključnih institucij glede ozaveščanja in nadzora so tudi dogodki kot je bil v letu 2013 medresorski posvet na temo nadzora vožnje v naravnem okolju. Organizirala ga je Uprava uniformirane policije 26. oktobra 2023⁵ v Ljubljani. Na njem so poleg predstavnikov policije sodelovali tudi predstavniki ostalih nadzornih organov: inšpektorji za naravne vire in rudarstvo, gozdarski in lovski inšpektorji. Kot glavne težave in izzive so navedli bežanje motoristov, zamaskiranost, težko identifikacija ipd. Večina organov je izpostavila tudi pomanjkanje kadra. Dodatno vsi opažajo povečanje teh voženj (predvsem npr. na Pohorju). Več jih uslužbenci Zavoda za gozdove in nadzorniki Triglavskega narodnega parka pa tudi predstavniki civilne družbe.

Skupne ugotovitve so, da je zakonodaja, ki ureja vožnjo v naravnem okolju, v osnovi ustrezna, nujni pa so nekateri popravki. Izvajalci nadzora opozarjajo na nesorazmernost zagroženih glob, te so še vedno za kolesarje nekajkrat višje kot za voznike vozil na motorni pogon. Nizke globe prav tako na kršitelje ne delujejo odvračilno. Zakonske določbe so v nekaterih delih nerazumljive, kar povzroča zmedo tako v javnosti kot pri izvajalcih nadzora. Zakonodaja predvideva tudi registracijo oziroma evidentiranje tistih vozil na motorni pogon, ki sicer niso podvržena registraciji (motokros motorji, motorne sani idr.). Ker določba vse do danes ni zaživela, je za lažjo identifikacijo vozil in kršiteljev treba razmisliti tudi o drugačnih rešitvah. Nujni so tudi popravki določb zakona, ki urejajo zaseg vozil na motorni pogon.

Prisotni so poudarili pomen vzgoje in preventive. Ključno je stalno ozaveščanje o pomembnosti varstva okolja in opozarjanje na posledice, ki jih nedovoljena vožnja povzroča v naravi (uničene ali poškodovane planinske poti, gozdne vlake, travniki in druge površine, poškodovana vegetacija, stres za divjad zaradi hrupa idr.). Na to nenehno opozarjajo tudi

⁵ <https://www.policija.si/medijsko-sredisce/sporocila-za-javnost/sporocila-za-javnost-gpue/120233-s-posvetom-o-nadzoru-voznje-v-naravnem-okolju-do-vecje-ucinkovitosti-pristojnih-sluzb-na-tem-podrocju>

različne nevladne organizacije in združenja, lovci, lastniki gozdov, pa tudi obiskovalci in ljubitelji narave.

Posvet je bil odlična priložnost za izmenjavo nekaterih dobrih praks in predstavitev možnih tehničnih rešitev za učinkovitejši nadzor (npr. uporaba dronov in kamer, pa tudi razvoj aplikacije za beleženje ugotovljenih kršitev in ukrepov).

Slika: Medresorski posvet na temo nadzora vožnje v naravnem okolju, 26. 10. 2023 na policija.si



Posveta so se udeležili tudi predstavniki gorskih kolesarjev. Tadej Tekavčič v imenu Kolesarske zveze Slovenije in Golovec trails je ob predstavitvah za nanizal naslednje alineje, ki so pomembne za gorske kolesarje:

- Ena od težavnih zadev je tudi razpršenost zakonodaje, nejasna zakonodaja in občasna nejasnost, pod katero pristojnost kaj spada.
- Za prekršek organiziranja vožje s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja se pravno osebo kaznuje 1500 €.
- 100 € znaša kazen za vožnjo za fizično osebo izven utrjenih poti oz. kjer ni dovoljenja po Zakonu o ohranjanju narave (ZON).
- V ZON je rahla nejasnost glede nadzora kolesarjev (saj omenja samo vozila na motorni pogon), tako da so kolesarji največkrat kaznovani po Zakonu o gozdovih (ZG).
- Kazen po ZG je za fizične osebe od 200 do 400 €.
- Opažajo tudi povečanje števila gradenj kolesarskih poligonov brez ustreznih soglasij ali vednosti lastnika gozdov.
- Inšpekcija za naravne vire in rudarstvo predstavi tudi znan primer, ko kaznujejo po ugotovljenem prekršku, objavljenem na družbenih omrežjih.
- Večinoma organi delujejo v času t.i. napovedanih akcij, povprečno dvakrat letno.

Zanimivi in v duhu sodelovanja med deležniki so predvsem naslednji zaključki udeležencev posveta:

- redni nadzor zmanjša število kršitev;
- najpomembnejše je ozaveščanje obiskovalcev o pravilih, kaznih ipd. (Gozdarski nadzor Zavoda za gozdove Slovenije le opozarja in ozavešča, glob ne izreka);

- v Triglavskem narodnem parku (TNP) izpostavijo predvsem problem kampiranja in parkiranja, ne toliko vožnje. Cilj jim je preprečiti posledice, ne izrekanje glob.

Obenem pa so bila predstavljena tudi drugačna stališča oz. vidiki, kot npr. predstavnik lovskega inšpektorata je poudaril vplive na divjad in povedal, da so kolesarji v tem primeru večji problem kot motorna vozila. Prihaja namreč do poškodb divjadi zaradi strahu, ker kolesar divjad preseneti. Več udeležencev je opozorilo, da so še vedno problem nesorazmerne kazni – še vedno so večje za kolesarje kot motoriste in da je bil že večkrat podan predlog za spremembo, vendar do zdaj ni bil uslišan.

Na Ministrstvu za naravne vire in prostor so se odločili za celovit pristop k nadzoru in v letu 2023 pripravili Akcijski načrt za izboljšanje in širitev neposrednega nadzora v naravi do leta 2027⁶. Akcijski načrt vsebuje bistvene usmeritve in cilje za krepitev in širitev sistema neposrednega nadzora v naravi iz Resolucije o Nacionalnem programu varstvu okolja za obdobje 2020- 2030 (ReNPVO20- 30)¹ in Nacionalnega programa varstva narave (NPVN) za področje ohranjanja narave. Dokument je osnova za širitev mreže in krepitev učinkovitosti neposrednega nadzora v naravi, ter za usmerjeno koordinacijo delovanja vseh služb in strokovnjakov, ki se ukvarjajo z neposrednim nadzorom in spremljanjem stanja v naravi. Z vzpostavitvijo sistema se bo izboljšalo izvajanje in spremljanje varstvenih ukrepov Programa upravljanja območij Natura 2000 (PUN) v naravi, ozaveščanje glede nepravilnih ravnanj v naravnem okolju ter omogočilo pravočasno in učinkovito zaznavanje, odpravljanje in sankcioniranje kršitev. Ključna za okrepitev neposrednega nadzora v naravi v Sloveniji je tudi strokovna in koordinacijska podpora ministrstva, pristojnega za naravo, vsem izvajalcem neposrednega nadzora v naravi, širitev neposrednega nadzora izven zavarovanih območij skladno s cilji NPVN¹ in učinkovito delovanje pristojnih inšpekcijskih služb.

Slika: Letak Policije: Vožnja v naravnem okolju⁷

⁶ [C.6 Akcijski nacrt NNS MNVP 2023.pdf \(gov.si\)](#)

⁷ https://www.policija.si/images/stories/Publikacije/PDF/Voznja_v_naravnem_okolju_SLO_letak.pdf

KATERI ZAKONI VELJAJO?

- Zakon o ohranjanju narave (ZON)
- Zakon o gozdovih (ZG)
- Zakon o planinskih poteh (ZPlanP)



PREDPISANE GLOBE

Za navedene prekrške prepovedane vožnje v naravnem okolju se kršitelju lahko izreče globa od 40 do 1.000 EUR.

Za hujše prekrške je kršitelju poleg globe mogoče zaseči tudi vozilo na motorni pogon.

V primeru kršitev pokliči:



POLICIJA.SI

Priloga: Policijska uprava Koper
Koper, 2024



VOŽNJA V NARAVNEM OKOLJU

Kje (ne) smem voziti?!

Vožnja koles

- V naravnem okolju je vožnja s kolesi dovoljena po utrjenih poteh, če temu ne nasprotuje lastnik ali upravljavec poti (prvi odstavek 28.d člena ZON).
- Vožnja s kolesi je dovoljena tudi v območjih, ki so določena kot površine za šport in rekreacijo in so namenjena tudi vožnji s kolesi (četrti odstavek 28. d člena ZON).
- Vožnja s kolesi in ježa sta dovoljeni na označenih gozdnih vlakih in drugih označenih gozdnih poteh (tretji odstavek 40. člena ZG).
- Vožnja s kolesi in vozili na motorni pogon je prepovedana po planinskih poteh, razen če te potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah (19. člen ZPlanP).
- Vožnja s kolesi je dovoljena le po planinskih poteh, ki jih na predlog skrbnika poti določi minister (tretji odstavek 19. člena ZPlanP).



Vožnja vozil na motorni pogon

- V naravnem okolju je prepovedano voziti, ustaviti, parkirati ali organizirati vožnje z vozili na motorni ali drug lasten pogon, razen v izjemah določenih z zakonom (prvi odstavek 28.b člena ZON).
- Dovoljena je ustavitev ali parkiranje vozil na motorni pogon v pasu petih metrov izven vozišča, če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča ali prometna pravila (četrti odstavek 28.b člena ZON).
- Vožnja z vozili na motorni pogon po gozdnih cestah in prometnicah je dovoljena le po posebnem režimu (drugi odstavek 39. člena ZG).
- Vozila na motorni pogon so motorna vozila, kolesa s pomožnim motorjem in druga prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje, hitrejšo od hoje pešca, z močjo lastnega motorja ali z močjo drugega lastnega pogona vozila (drugi odstavek 28.b člena ZON).

- **Naravno okolje obsega** živo in neživo naravo območja, ki ga ni ustvaril človek. To so vsa območja izven: naselij, javnih in nekategoriziranih cest, gozdnih cest, območij določenih za rekreacijo in šport, omrežij gospodarske infrastrukture in območij rudarskih operacij (tretji odstavek 28.b člena ZON).

- Javne prireditve voženj z vozili na motorni pogon v naravnem okolju so dovoljene le na podlagi izdanega dovoljenja (28.c člen ZON).

Še nekaj pomembnih pravil v gozdu

- Vsak gozd ima svojega lastnika. Upoštevajte, da ste tam gost.
- Izogibajte se deloviščem v gozdu, še posebno tistim, na katerih poteka spravilo lesa.
- V gozdu nikoli ne puščajte smeti in odpadkov.
- Ogenj, ki uide izpod nadzora, lahko povzroči obsežne gozdne požare, zato v gozdu ne kurite.
- Gozdne živali so plašne. Ne vznemirjajte jih s hrupom.
- Voda je dragocena. Gozd jo čisti, zadržuje in jo pomaga ohranjati pitno, zato ničesar ne zlivajte v vodne vire.

Primeri dobrih praks drugih držav

Naše sosednje in tudi druge države seveda po svoje urejajo in nadzorujejo vožnjo v naravnem okolju. Podrobna analiza zakonodaje presega zmožnosti za potrebe seminarske naloge. Pregled obstoječih analiz (ena bolj celovitih dostopnih je magistrsko delo Petra Zajca (Zajc, P. 2016) kaže, da se v večini evropskih držav dostop za gorsko kolesarjenje omejuje. Le v treh državah oz. regijah (ki jih je avtor preučil) dostop ni omejen (Estonija, Poljska, Škotska).

V nadaljevanju nekaj primerov glede prepovedi in dobrih praks nadzora.

V Avstriji npr. vožnja s kolesi po gozdnih poteh in večini gorskih cest ni dovoljena. Splošna pravica do uporabe gozda za namene rekreacije je zapisana v Zakonu o gozdovih. Po zakonu je dovoljena vožnja po gozdu samo z dovoljenjem lastnikov. Vožnja pa je dovoljena za določene namene (npr. reševanje, oskrba).

V Avstriji podporo oblastem pri izvajanju nalog s področja naravovarstvenih zakonov zveznih dežel izvajajo prostovoljni naravovarstveni nadzorniki. Slednji so v nekaterih zveznih deželah oblikovani kot družbe javnega prava (Koroška, Štajerska in Tirolska), v drugih kot združenja (Dunaj, Spodnja Avstrija in Vorarlberg), v okrožju Gradiščanskega kot organi s prostovoljnimi sodelavci in društvom, ki prevzame nekatere naravovarstvene naloge, v Salzburgu in Zgornji Avstriji pa so neposredno podrejeni deželni vladi.

V Franciji je na podlagi Okoljskega zakonika prepovedana uporaba motornih vozil v naravnem okolju, ta določba pa velja na celotnem državnem ozemlju. Zakonik o okolju v členu L. 362-1 namreč določa, da je z namenom zaščite naravnih okolij vožnja z motornimi vozili izven javnih cest v pristojnosti države, departmajev ali občin, podeželskih poti in zasebnih cest, odprtih za motorni promet, prepovedana. Za druge vrste vozil pa veljajo predpisi, ki jih oblikujejo uprave narodnih parkov.

V Italiji delujejo »Guardie Ecologiche Volontarie« (ita. Prostovoljni ekološki čuvaji). To so državljani, ki v prostem času nepoklicno opravljajo naloge varovanja narave in poročajo o stanju v naravi na območju regije. Pri izvajanju nalog delujejo kot javni uslužbenci – imajo pristojnosti upravne policije, torej prekrškovno pooblastilo, ne pa tudi pooblastil v kazenskih postopkih, za pregon kaznivih dejanj, ki se preganjajo na sodiščih. Storitve prostovoljnih ekoloških čuvajev so neplačane in niso vezane na pogodbo o zaposlitvi oziroma na delovno razmerje pri organu upravljanja. Določena je le obveznost zagotavljanja najmanjšega mesečnega delovnega časa, ki se lahko razlikuje od regije do regije, saj le ta ni enotno regulirana na zvezni ravni.

So pa številne države bolj aktivne pri ozaveščanju in usmerjanju ljudi, ki svoj prosti čas preživljajo v naravnem okolju. Avstrijsko Zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, regije in upravljanje voda⁸ je tako v sodelovanju z avstrijskimi kmetijskimi in gozdarskimi podjetji ter družbo *Österreichische Bundesforste AG* pripravilo naslednja pravila "fair play", ki vsebujejo praktične nasvete za kolesarjenje v gozdu:

Kolesarite samo po označenih poteh!
Ne puščajte sledi!
Naj bo vaše gorsko kolo v dobri kondiciji!
Naj bo vaše gorsko kolo pod nadzorom!

⁸ https://www.oesterreich.gv.at/themen/reisen_und_freizeit/freizeit-in-der-natur/Sicheres-Verhalten-bei-Freizeitaktivit%C3%A4ten-Startseite/Mountainbiken.html

Spoštujte druge uporabnike narave!
Bodite pozorni do živali!
Ravnajte odgovorno!
Naredite nekaj dobrega za okolje in sebe!

Mreža evropskih kolesarskih poti celo zagovarja stališče⁹, da kolesarjenje oz. kolesarski turizem lahko pomaga pri obnovi biotske raznovrstnosti. Pri razvoju in spodbujanju kolesarskega turizma, zlasti na naravnih območjih, je treba upoštevati biotsko raznovrstnost - pri gradnji nove infrastrukture je treba uporabljati trajnostne materiale in jo izvajati s čim manjšim vplivom na ekosisteme in poti, po katerih hodijo divje živali na območju, najbolj občutljiva območja pa je treba strogo varovati. Če pa se to stori skrbno, lahko prihod kolesarjev v naravno okolje postane dodaten argument za zaščito teh območij, ki tako pridobijo dodatno turistično in gospodarsko vrednost. Kolesarski turizem prispeva k evropskemu gospodarstvu vsako leto 44 milijard evrov, kar je več kot na primer pri križarjenju (ki pa je po drugi strani izjemna obremenitev za okolje). Ker se kolesarski turisti oddaljujejo od tradicionalnih destinacij množičnega turizma, lahko okrepijo podeželska območja, kar je tudi spodbuda za skrb za ohranjeno naravo in zaščiteni območja, saj so to točke, ki privlačijo vse bolj številne popotnike, ki se zavedajo vrednosti ohranjene narave.

Mreža je pripravila tudi smernice za gibanje 'Ne puščajmo sledi', ki usmerjajo kolesarje v ranljivih ekosistemih:

- Načrtujte vnaprej in se pripravite: Ustrezno načrtovanje in priprava na potovanje pomagata varno in prijetno opraviti kolesarsko potovanje ter hkrati zmanjšati škodo na zemlji.
- Potujte in kampirajte na utrjenih površinah: Za manjši vpliv na tla ostanite na kolesarskih poteh, ki so bile zgrajene. Pri taborjenju v naravi skrbno izberite taborišče glede na ranljivost rastlinja in tal, verjetnost vznemirjanja divjih živali, oceno prejšnjih vplivov in vaše možnosti, da povzročite vpliv ali se mu izognete.
- Ustrezno odstranjevanje odpadkov: Vedno upoštevajte vplive tega, kar pustite za seboj. To bo vplivalo na vodo in prostoživeče živali!
- Pustite, kar ste našli: Območja pustite takšna, kot ste jih našli. Ne koplajte jarkov in ne poškodujte živih dreves in rastlin ter ne odstranjujte cvetja ali kamenja, saj bo to imelo velik vpliv, če bodo vsi počeli enako.
- Zmanjšajte vplive tabornega ognja: Raje uporabljajte štedilnike kot taborna ognjišča, saj ta slabšajo naravni videz številnih območij in zahtevajo razpoložljivost drv.
- Spoštujte divje živali: Spoznavajte divje živali s tihim opazovanjem in se izogibajte vznemirjanju živali in rastlin. Hitri gibi in glasni zvoki so za živali stresni. Divjih živali ne vzemite v roke in jih ne hranite.
- Bodite obzirni do drugih obiskovalcev: Večina ljudi potuje po naravnih območjih, da se poveže z naravo in ji prisluhne. Spoštujte ta poseben čas, ki so si ga vzeli zase, vendar se ne

⁹ https://en.eurovelo.com/news/2021-06-25_can-cycling-tourism-in-natural-areas-help-in-biodiversity-recovery-

obotavljajte in jih pozdravite. Kolesarska potovanja so odličen način za vzpostavljanj stikov na potovanju!

Zaključek

Vožnja v naravi, tudi zaščitene območjih s kolesi in motornimi vozili je v Sloveniji prisotna, v nekaterih območjih celo pogosta. Zavedanje uporabnikov tovrstnih poti o svojem negativnem vplivu je različno, večina pa se jih zaveda, da je vožnja v naravnem okolju omejena ali celo prepovedana. Kar ne vpliva vedno na njihovo vedenje.

Zakonodaja še ni dovolj usklajena in izvedbeno zrela, da bi omogočala ustrezen nadzor in kaznovanje kršiteljev ter izgradnjo utrjenih zakonitih poti za kolesarje.

Deležniki, ki jih vožnja v naravnem okolju zadeva so aktivni in se srečujejo na razpravah in postopoma vse bolj uporabljajo način sodelovanja pri pripravi zakonodaje in drugih ukrepov. Smiselno bi bilo o urejanju dostopa in aktivnostih razmišljati in jih pravno urejati na celovit način, s ciljem varovanja narave kot prioriteto. Dostop do naravnega okolja in njegovo uporabo pa vseeno omogočiti ozaveščenim obiskovalcem na način, ki je kar se da neinvaziven.

Viri:

Ogris M. (2004). Gorsko kolesarjenje – tujek v naravnem okolju (Diplomska naloga). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, Ljubljana.

Inšpektorat Republike Slovenije za naravne vire in prostor, [Poročilo o akciji nadzora vožnje v naravnem okolju 2023 | GOV.SI](#) 20. 12. 2023.

Kovič Dine, Maša. Pravni vidiki turistične in rekreacijske rabe gozdov v: *Urša Vilhar, Katarina Flajšman (odgovorni urednici). Trajnostna rekreacija in turizem v gozdu, Zbornik zaključne konference CRP projekta »Priprava strokovnih izhodišč za turistično in rekreacijsko rabo gozdov«, 2018, Ljubljana.*

Pristavec Đogić, Mojca, Zeilhofe Nina (2011). Ureditev vožnje v naravnem okolju Alp.

Vilhar, Urša, Flajšman Katarina (odgovorni urednici). Trajnostna rekreacija in turizem v gozdu, Zbornik zaključne konference CRP projekta »Priprava strokovnih izhodišč za turistično in rekreacijsko rabo gozdov«, 2018, Ljubljana.

Zajc, Peter: Možnosti umeščanja gorskokolesarskih poti v naravno okolje v Sloveniji na primeru zahodnega Pohorja. Mag. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, 2016.

Zajc, Peter, Berzelak, J., Gulič, J., Štruc, S., Medved, L., Gradišnik, B. (2018 (1)): Problematika voženj z motornimi vozili v naravnem okolju na primeru Pohorja; Gozdarski vestnik, 76/2018.

Zajc Peter, Mojca Golobič, Andrej Bončina (2018 (2)). Gorsko kolesarjenje v naravnem okolju v Sloveniji, znanstvena razprava, Gozdarski Vestnik 76/ 2018.