



B&B
VISOKA ŠOLA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ

Diplomsko delo visokošolskega strokovnega študija
Program: Varstvo okolja

**PREDLOG UREDITVE GORSKEGA
KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM
NARODNEM PARKU**

Mentor: Mladen Berginc, univ. dipl. prav.
Lektorica: Mojca Likar, prof. slov.

Kandidatka: Sara Rendulič

Kranj, september 2021

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. Mladenu Bergincu za prijazno pomoč pri izdelavi moje diplomske naloge.

Prav tako se zahvaljujem g. Alešu Zdešarju iz Javnega zavoda Triglavski narodni park za vso pomoč in za možnost sodelovanja pri urejanju gorskokolesarskih poti v Triglavskem narodnem parku.

Zahvaljujem se tudi lektorici Mojci Likar, prof. slov., za jezikoven in slovnični pregled diplomske naloge.

IZJAVA

Študentka Sara Rendulič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Mladena Berginca, univ. dipl. prav.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Športne aktivnosti v naravnem okolju se izvajajo v vedno večjem obsegu. Ena od takih športnih dejavnosti je gorsko kolesarjenje. V Triglavskem narodnem parku se zaradi pomanjkanja urejenih gorskokolesarskih poti soočajo z vedno večjim pritiskom na naravno okolje, prihaja tudi do nedovoljenih voženj. Zakonska ureditev gorskega kolesarjenja v Sloveniji kolesarjem še dodatno zmanjšuje obseg možnosti, kje lahko kolesarijo. V diplomski nalogi smo povzeli vso zakonodajo na obravnavanem področju in postopek ureditve gorskokolesarske poti v Triglavskem narodnem parku. Dotaknili smo se dileme, kdo je gorski kolesar ter kakšen vpliv ima gorsko kolesarstvo na naravno okolje. Podan je povzetek dobrih praks v tujini. V osrednjem delu diplomske naloge sledi pregled trenutne ureditve gorskega kolesarjenja v parku. S strani Skupnosti Julijskih Alp je bilo predlaganih 7 različnih gorskokolesarskih poti, ki potekajo na območju parka. Te so z drugimi predlogi celostne ureditve gorskega kolesarjenja predstavljene v predlogu ureditve poti. Zaradi vpliva gorskega kolesarjenja na naravno okolje je poseben poudarek tudi na mirnih conah, ki se nahajajo ob poteh.

KLJUČNE BESEDE: gorsko kolesarstvo, Triglavski narodni park, predlog ureditve, zakonodaja, mirne cone

ABSTRACT

Sports activities in the natural environment are being carried out progressively every year. One such activity is mountain biking. Triglav National Park is facing increasing pressure on the natural environment due to the lack of well-maintained mountain bike trails. Illegal rides are also more common. The legal regulation of mountain biking in Slovenia further reduces the scope of cyclists' possibilities of where they can cycle. In the diploma thesis, we summarized all the legislation in the field and the procedure for arranging a mountain bike trail in the Triglav National Park. We touched on the dilemma of who a mountain biker is and what impact mountain biking has on the natural environment. A summary of good practices in national parks abroad is also given. In the central part of the diploma thesis, we made an overview of the current regulation of mountain biking in the park. The Julian Alps Community has proposed 7 different mountain bike trails that run in a Triglav national park area. These are presented with other suggestions for the integrated regulation of mountain biking in Triglav National Park. Due to the impact of mountain biking on the natural environment, special emphasis is also placed on so-called quiet areas located along the trails, where nature is yet more vulnerable.

KEYWORDS: mountain biking, Triglav National Park, trail proposal, legislation, quiet zones

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge	2
1.3	predpostavke in omejitve.....	2
1.4	Metode dela	2
2	TEORETIČNE OSNOVE	3
2.1	Triglavski narodni park	3
2.2	Gorsko kolesarjenje	5
2.2.1	Organizacije na področju gorskega kolesarstva	6
2.3	Vpliv gorskega kolesarjenja na naravo	7
2.4	Gorsko kolesarjenje v Sloveniji.....	10
2.4.1	Organizacija gorskega kolesarjenja v Sloveniji	11
2.4.2	Slovenska turnokolesarska pot.....	11
2.4.3	Turnokolesarska pot Trans Karavanke.....	13
2.4.4	Gorskokolesarski parki.....	13
2.4.5	Ostale gorskokolesarske poti	13
2.5	Športne aplikacije.....	14
2.6	Financiranje	15
3	UREJENOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TUJINI	16
3.1	Avstrija	16
3.1.1	MTB Model 2.0.....	16
3.1.2	Gorsko kolesarjenje v narodnem parku Gesäuse	18
3.1.3	Gorsko kolesarjenje v narodnem parku Kalkalpen.....	18
3.2	Nemčija	19
3.2.1	Gorsko kolesarjenje v narodnem parku Bavarian Forest	19
3.3	Švica	19
3.4	Avstralija	20
3.4.1	New South Wales.....	20
4	ZAKONSKA UREJENOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU	22
4.1	Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1).....	22
4.1.1	Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025	23
4.2	Zakon o ohranjanju narave (ZON)	23
4.3	Zakon o gozdovih (ZG).....	24
4.3.1	Conacija gozdnega prostora	25
4.4	Zakon o planinskih poteh (ZPlanP).....	27
4.4.1	Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti	27
4.4.2	Merila za dvonamensko rabo planinskih poti	28
4.5	Zakon o kmetijskih zemljiščih	30
4.6	Zakon o divjadi in lovstvu (zDLov-1).....	30
4.7	Diskusija	30
4.7.1	Pojem gorsko kolesarstvo	30
4.7.2	Zakonodajna urejenost.....	32
4.7.3	Postopek ureditve nove gorsko kolesarske poti na območju Triglavskega narodnega parka	35
5	UREJENOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU.....	36
5.1	Načrt upravljanja	36
5.2	Dopustnost gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku	36

5.2.1	Slovenska turnokolesarska pot	38
5.3	Naravovarstveni nadzor	40
5.4	Mirne cone	40
5.5	Razprava	41
6	PREDLOG UREDITVE	42
6.1	Vizija	42
6.2	Predlagane gorskokolesarske poti	42
6.2.1	Juliana Bike	42
6.2.2	Bohinj–Gorjuše–Planina Kranjska dolina	44
6.2.3	Bohinj–Rudno Polje–Planina Javornik	45
6.2.4	Okusi Pokljuke	46
6.2.5	Bled–Pokljuka (Za lesom)	47
6.2.6	Bled–Radovna	47
6.2.7	Bled–Vintgar–Radovna	48
6.2.8	Log pod Mangartom–Bovec	49
6.2.9	Skupni prikaz poti na območju Pokljuke	50
6.3	Infrastruktura	51
6.3.1	Označevanje na terenu	51
6.3.2	Informacije o zahtevnosti poti	55
6.3.3	Ostala infrastruktura	56
6.4	Digitalizacija poti in drugo prikazovanje poti	57
6.4.1	Outdooractive	57
6.4.2	Ostale aplikacije	58
6.5	Vzdrževanje poti	59
6.6	Pravila gorskega kolesarjenja	59
6.7	Nosilne zmogljivosti	61
6.8	Monitoring	62
6.8.1	Juliana Bike	62
6.8.2	Sekundarno omrežje poti	63
6.9	Nadzor nad nedovoljeno vožnjo	64
6.10	Možnosti financiranja	65
6.11	Nadaljni razvoj	67
6.11.1	Strategija gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku	67
6.11.2	Trajnostna mobilnost in gorsko kolesarjenje	68
7	ZAKLJUČEK	69
	LITERATURA IN VIRI	71
	PRILOGA-MIRNE CONE	75

KAZALO SLIK

Slika 1:	Dolina Triglavskih jezer	3
Slika 2:	Varstvena območja in mirna območja v Triglavskem narodnem parku	4
Slika 3:	Vrste koles za gorsko kolesarjenje	6
Slika 4:	Konceptualni model ekoloških učinkov rekreacije na prostem	7
Slika 5:	Rezultati raziskave vpliva rekreacijskih dejavnosti na vegetacijo z dronom	10
Slika 6:	Markacije na STKP	12
Slika 7:	Trasa Slovenske turnokolesarske poti	12
Slika 8:	Označbe gorskokolesarskih poti na Tirolskem	18
Slika 9:	Gorsko kolesarjenje v okolici Zermatta	20
Slika 10:	Primer gorskokolesarske poti v narodnem parku Kosciuszko	21
Slika 11:	Členitev gozdnega prostora	26

Slika 12: Tabla za dovoljeno gorsko kolesarjenje in tabla za prepovedano gorsko kolesarjenje na planinski poti.....	28
Slika 13: Označba dvonamenske planinske poti.....	29
Slika 14: Postopek ureditve gorsko kolesarske poti na območju Triglavskega narodnega parka	35
Slika 15: Prikaz poti v Triglavskem narodnem parku, kjer je gorsko kolesarjenje dopustno v 1. in 2. varstvenem območju	37
Slika 16: Kolesarski park Vogel	38
Slika 17: Etape STKP, ki deloma ali v celoti prečkajo TNP	39
Slika 18: Trasa Juliana Bike	43
Slika 19: Trasa Bohinj–Gorjuše–Planina Kranjska dolina	44
Slika 20: Trasa Bohinj–Rudno polje–Planina Javornik.....	45
Slika 21: Trasa Okusi Pokljuki	46
Slika 22: Trasa Bled–Pokljuka (Za lesom)	47
Slika 23: Trasa Bled–Radovna	48
Slika 24: Trasa Bled–Vintgar–Radovna	48
Slika 25: Trasa Log pod Mangartom–Bovec.....	49
Slika 26: Prikaz predlaganih poti na območju Pokljuke.....	50
Slika 27: Primer informativne table gorskokolesarskih poti Makara Peak	52
Slika 28: Primeri usmerjevalnih tabel.....	53
Slika 29: Primer trajnostnih opozorilnih tabel	54
Slika 30: Preprosto leseno stojalo za kolesa.....	56
Slika 31: Primer prikaza poti Juliana Bike na platformi Outdooractive.....	58
Slika 32: Strava Heatmap na območju Pokljuke v 3D-verziji zemljevida	65

KAZALO TABEL

Tabela 1: Osebna izkaznica Triglavskega narodnega parka.....	5
Tabela 2: Povzetek zakonodaje na področju gorskega kolesarstva v Sloveniji	33
Tabela 4: Prikaz števila opozoril in glob naravovarstvenega nadzora kolesarstva v naravnem okolju v TNP	40
Tabela 5: Gorskokolesarske poti v Triglavskem narodnem parku, ki prečkajo mirne cone ter omejitve	41
Tabela 6: Splošne informacije o turnokolesarski poti Juliana Bike	43
Tabela 7: Prikaz lestvice IMBA za razvrščanje gorskokolesarskih poti po zahtevnosti	55
Tabela 8: Mirne cone v povezavi z Juliana Bike krožno potjo	63
Tabela 9: Predlagane poti in sovpadanje z mirnimi conami	64

KRATICE IN AKRONIMI

ARSO: Agencija Republike Slovenije za okolje

EU: Evropska unija

IMBA: International Mountain Bicycling Association: Mednarodno gorskokolesarsko združenje

JZ: Javni zavod

KTK: Komisija za turno kolesarstvo

KTK PZS: Komisija za turno kolesarstvo Planinske zveze Slovenije

KZS: Kolesarska zveza Slovenije

LTO: Lokalna turistična organizacija

MBA: Mountain Biking Association: Gorsko kolesarsko združenje

MTB: Mountain Biking

PZS: Planinska zveza Slovenije

STKP: Slovenska turnokolesarska pot

TNP: Triglavski narodni park

UCI: Union Cycliste Internationale: Mednarodna kolesarska zveza

UEC: Union Europeenne de Cyclisme: Evropska kolesarska zveza

XC: Cross-country: Gorska prednjevzmetena kolesa

ZDLov: Zakon o divjadi in lovstvu

ZG: Zakon o gozdovih

ZGS: Zavod za gozdove Slovenije

ZKZ: Zakon o kmetijskih zemljiščih

ZON: Zakon o ohranjanju narave

ZPlanP: Zakon o planinskih poteh

ZTNP: Zakon o Triglavskem narodnem parku

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Rekreacijske dejavnosti v naravnem okolju so iz leta v leto vedno bolj v porastu. Ena izmed takih dejavnosti je tudi kolesarjenje. Gorsko kolesarjenje ponuja najbolj pristen stik z naravo, za nekatere pa dobro mero adrenalina. S porastom kolesarjev vedno bolj prihajajo do izraza raznovrstne težave. Gorsko kolesarjenje ureja več zakonov, posledično pa je zaradi sektorske prepletenosti težko slediti vsem regulacijam na tem področju. Vedno več konfliktov je tudi z drugimi uporabniki prostora in lastniki zemljišč. Omejitve so navedene v različnih zakonih in kolesarji mnogokrat niti ne vedo, kje v naravnem okolju je kolesarjenje sploh dopustno. To postavlja kolesarje v nezavidljiv položaj, saj jih v primeru kršitev zakonov lahko doletijo kazni. Z električnimi kolesi so danes za mnoge nekateri cilji postali veliko bolj dostopni, zato se predvideva, da bodo prej bolj mirna in teže dostopna območja narave deležna vedno večjega števila kolesarjev. Dodatno se pojavlja še problem zakonske opredelitve električnih koles, ki so v nekaterih državah že bolje prodajana od ostalih. S težavami zaradi neurejenosti področja gorskega kolesarjenja se soočajo tudi v Triglavskem narodnem parku.

Triglavski narodni park je edini narodni park v Sloveniji, ustvarjen z namenom varovanja narave in kulturne dediščine. Zaradi svoje izjemnosti je Park priljubljen tako med tujimi kot domačimi obiskovalci. Park se v zadnjih letih prav tako sooča z visokim porastom rekreativnih dejavnosti. Vedno večje je število gorskih kolesarjev, ki se v želji po umiku od množic zatekajo na poti, kjer kolesarjenje ni dovoljeno, dodatno pa lahko te potekajo skozi mirne cone, kjer veljajo posebne omejitve. Z ureditvijo gorskokolesarskih poti bi kolesarje usmerjali na ustrezne poti, s tem ne bi prihajalo do konfliktov in nedopustne vožnje. Za celostno ureditev gorskega kolesarjenja pa bo potrebno spremljanje le-tega skozi daljše obdobje.

V diplomski nalogi je predstavljen zakonodajni okvir gorskega kolesarjenja v Sloveniji in v Triglavskem narodnem parku ter vse opažene neskladnosti. Omenjeni so primeri dobrih praks v tujini. Te so lahko v pomoč vsem upravljalcem zavarovanih območij, ki še nimajo ustreznega urejenega gorskega kolesarjenja. Predstavljene so tudi študije na področju vpliva gorskega kolesarjenja na naravo. V osrednjem delu naloge je prikazano obstoječe stanje v Triglavskem narodnem parku ter predlogi za ureditev. Predlogi se nanašajo na več aspektov gorskega kolesarjenja v parku in so lahko v pomoč tudi drugim deležnikom pri urejanju gorskokolesarskih tras v naravnem okolju.

1.2 CILJI NALOGE

Glavni cilj diplomske naloge je podati predloge za ureditev gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku, ki temeljijo na podlagi zbranih informacij. Med drugim so cilji tudi podati strnjen pregled urejenosti gorskega kolesarjenja v Sloveniji in tujini, ovrednotiti zakonsko urejenost gorskega kolesarjenja, oblikovati konkreten pregled postopka ureditve gorsko kolesarske poti v Triglavskem narodnem parku in podati usmeritve za razvoj gorskega kolesarstva v Triglavskem narodnem parku.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Predpostavljamo, da bomo s pregledom teorije in dobrih praks v Sloveniji in tujini dobili dobra izhodišča, ki nam bodo v pomoč pri nadaljnjem urejanju tega področja v Triglavskem narodnem parku. Pri pisanju diplomske naloge se osredotočamo na območje Triglavskega narodnega parka, vendar pa so rešitve podane tako, da bodo lahko v pomoč pri urejanju gorskokolesarskih tras tudi drugod po Sloveniji.

Ker je aspektov gorskega kolesarstva zelo veliko, so vsebine nekaterih področij predstavljene v omejenem obsegu.

1.4 METODE DELA

Diplomska naloga je razdeljena na več delov, ki se med seboj navezujejo.

V prvem, teoretičnem delu, bomo s pomočjo obstoječe literature predstavili Triglavski narodni park, gorsko kolesarjenje in njegovo urejenost v Sloveniji. Omenjene bodo tudi športne aplikacije, ki so danes sestavni del gorskega kolesarjenja. Sledila bo predstavitev urejenosti gorskega kolesarjenja v tujini. Uporabili bomo opisno metodo. V naslednjem teoretičnem delu bomo predstavili zakonsko ureditev gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku. Tu bomo uporabili opisno in analitično metodo.

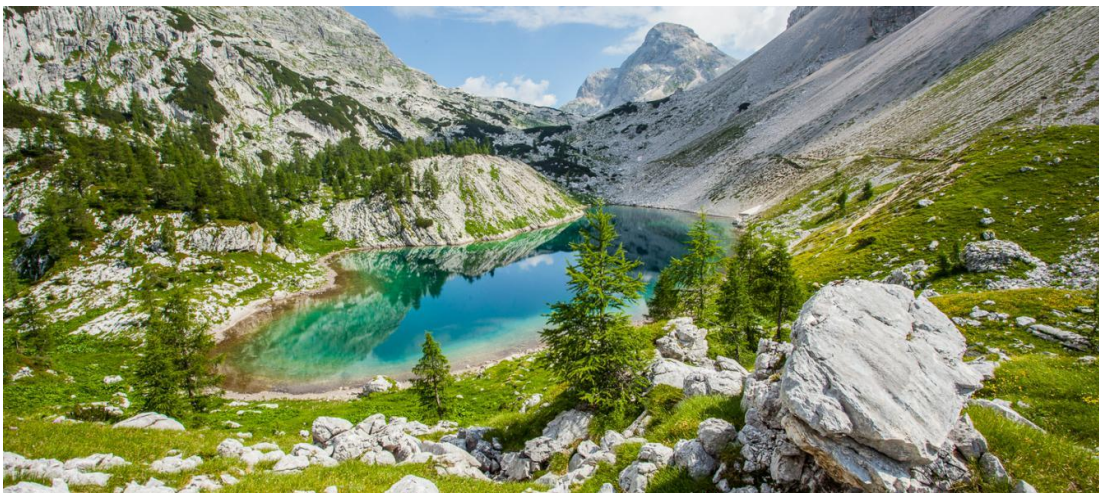
V drugem, raziskovalnem, delu bomo predstavili trenutno urejenost gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku, kjer bomo uporabili metodo deskripcije in analitično metodo, saj bomo razčlenili urejenost gorskega kolesarjenja. V drugem delu raziskovalnega dela pa bomo podali predlog ureditve gorskokolesarskih tras v parku. Uporabili bomo metodo sinteze, saj bomo združili vse glavne ugotovitve raziskovalnega dela v povezavi s teoretičnimi izhodišči.

2 TEORETIČNE OSNOVE

2.1 TRIGLAVSKI NARODNI PARK

Triglavski narodni park je edini narodni park v Sloveniji. Obsega 83.982 ha veliko območje na severozahodu Slovenije, kar predstavlja 4 % površine Slovenije in se skoraj popolnoma prekriva z Vzhodnimi Julijskimi Alpami.

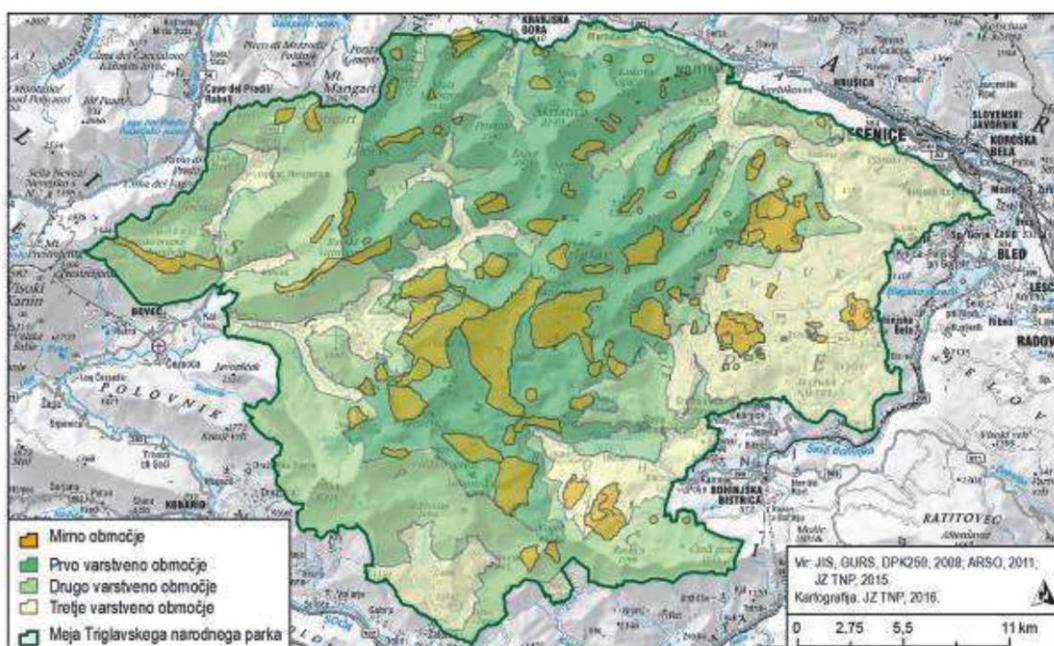
Zgodovina parka sega že v leto 1908, ko je dr. Albin Belar, slovenski seizmolog in naravovarstvenik, predlagal ustanovitev naravovarstvenega parka nad Komarčo. To je bil eden izmed prvih tovrstnih predlogov v Evropi. Leta 1924 je 1600 ha velik Alpski varstveni park v dolini Triglavskih jezer tudi nastal, pri čemer pa Belar ni več sodeloval (Gosar, 2011). Leta 1961 je bil izdan odlok o razglasitvi Doline Triglavskih jezer za »Triglavski narodni park« v velikosti 2000 ha. Dvajset let kasneje, l. 1981, je prišlo do uzakonitve Triglavskega narodnega parka z Zakonom o Triglavskem narodnem parku. Novi Zakon o Triglavskem narodnem parku v letu 2010 je prinesel povečanje parka z vključitvijo naselja Kneške ravne z bližnjo okolico.



*Slika 1: Dolina Triglavskih jezer
(Vir: TNP, 2021)*

Območje Narodnega parka je razdeljeno na tri varstvena območja. Prvo varstveno območje ima najstrožji režim varovanja. V parku so z Uredbo o načrtu upravljanja Triglavskega narodnega parka (Uradni list RS, št. 34/16), določena tudi mirna območja. Ta so izjemnega pomena za varstvo rastlinskih in živalskih vrst ter habitatnih tipov. Mirnih con je 134, v njih pa veljajo posebne omejitve.

Park je prednostno namenjen ohranjanju narave, naravnih procesov, biodiverzitete in pestrosti krajin. Spodbuja trajnostni razvoj območja in tradicionalno rabo naravnih dobrin (Načrt upravljanja TNP, 2015). Zaradi svoje izjemnosti, mnogih naravnih in kulturnih vrednot, je Park zelo privlačen za obiskovalce.



Slika 2: Varstvena območja in mirna območja v Triglavskem narodnem parku
(Vir: Načrt upravljanja TNP, 2015)

Temeljni predpisi, ki urejajo zavarovanje in upravljanje narodnega parka, so Zakon o ohranjanju narave (ZON), Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP) ter Sklep o ustanovitvi javnega zavoda Triglavski narodni park. 49. člen ZTNP-1 določa, da se upravljanje parka izvaja na podlagi desetletnega načrta upravljanja Triglavskega narodnega parka. Ta navaja izhodišča za načrt upravljanja, upravljaljske cilje in naloge, varstvene režime, varstvene in razvojne usmeritve ter program in spremljanje izvajanja načrta upravljanja.

Nacionalna kategorija zavarovanja	Narodni park
IUCN-kategorija zavarovanja	II. kategorija (narodni park)/V. kategorija (zavarovana krajina)
Mednarodni status	NATURA 2000, Biosferno območje Julijske Alpe (Unesco–MAB), diploma Sveta Evrope, Alparc –mreža zavarovanih območij v Alpah, čezmejna ekološka regija Julijske Alpe in čezmejna pilotna regija za ekološko povezanost v okviru Alpske konvencije (skupaj z naravnim parkom Julijsko predgorje v Reziji)
Velikost narodnega parka in varstvenih območij	Skupna površina zavarovanega območja: 83.982 ha – prvo varstveno območje: 31.488 ha (37,5 %) – drugo varstveno območje: 32.412 ha (38,6 %) – tretje varstveno območje: 20.082 ha (23,9 %)

Število varstvenih in ožjih zavarovanih območij	46 ožjih zavarovanih območij, 43 naravnih spomenikov, trije naravni rezervati, 1071 naravnih vrednot (od tega 743 jam)
Število naselij v narodnem parku	33 (21 v celoti, 12 deloma)
Število prebivalcev v narodnem parku	2.420 (stanje januarja 2014)
Parkovne lokalne skupnosti	Bled, Bohinj, Gorje, Jesenice, Kranjska Gora, Bovec, Kobarid in Tolmin
Ime upravljavca	Javni zavod Triglavski narodni park
Naslov	Triglavski narodni park, Ljubljanska cesta 27, 4260 Bled

Tabela 1: Osebna izkaznica Triglavskega narodnega parka
(Vir: Načrt upravljanja TNP, 2015)

2.2 GORSKO KOLESARJENJE

Gorsko kolesarstvo predstavlja športno-rekreativno dejavnost, ki poteka v naravnem okolju. Glede na različne načine vožnje, po različnih poteh, se je razvilo več disciplin in s tem tudi več vrst različnih koles.

Gorsko kolesarstvo delimo na tekmovalno in netekmovalno. Pod tekmovalne discipline uvrščamo cross-country, spust, 4-kros in enduro. Netekmovalne discipline pa so turno kolesarstvo, freeride in dirt. Freeride in dirt se izvajata na poligonih oz. t.i. bajk parkih. Obstaja še pojem turno kolesarstvo, pod katerega štejemo netekmovalne oblike gorskega kolesarstva, ki za svojo dejavnost uporabljajo poti v naravnem okolju. V Sloveniji pod turno kolesarstvo štejemo tudi zvrst vsegorsko. Izraz turno kolesarstvo se pri nas pogosto uporablja, predvsem zaradi delovanja Komisije za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije.

V gorsko kolesarskem slengu so v uporabi pogosto izrazi iz angleškega jezika, za katere večinoma ni slovenskega prevoda. Tako izraz singletrail oz. singeltrack prevajamo kot enoslednica. Gre za razgibano, ožjo utrjeno pot v naravnem okolju, širine od okoli 49 cm do okoli 150 cm. Namenjena je izključno gorskemu kolesarjenju ali večnamenski rabi (Zajc et al., 2016).

Za različne zvrsti gorskega kolesarjenja so se razvila različna kolesa. Razlike so v namembnosti, vzmetenju in širini pnevmatik. To so kros kolo "trdak" (Hardtail), polnovzmeteno kros kolo (Cross-country), vsegorsko kolo (All mountain), trail kolo, kolo za spust (downhill/freeride), kolo za grbine (Dirt/street), Fatbike kolo (s širšim profilom gum) ter električno kolo. Za vrste koles se uporabljajo različni izrazi, največkrat v žargonskem jeziku kolesarjev.



Slika 3: Vrste koles za gorsko kolesarjenje
(Vir: Cyclisthub, 2021)

V zadnjih letih je v velikem porastu prodaja električnih koles, z drugo besedo tudi e-koles. Gre za kolesa vseh vrst, z integriranim elektromotorjem, ki pomaga pri poganjanju. Največja moč motorja je omejena s strani Evropske zakonodaje in omogoča motorje z največ 250 W moči. Vsako električno kolo ima točno opisano zmogljivost baterije v svoji dokumentaciji, večina modelov gorskih e-koles na trgu pa premore baterije z močjo med 250 Wh in 1000 Wh.

2.2.1 Organizacije na področju gorskega kolesarstva

Prva gorskokolesarska organizacija sega v leto 1900. Takrat je bila ustanovljena Mednarodna kolesarska zveza (Union Cycliste Internationale – UCI), s sedežem v Aiglu, v Švici. UCI je profesionalna organizacija in je krovni organ za organizacijo in klasifikacijo mednarodnih kolesarskih tekmovanj.

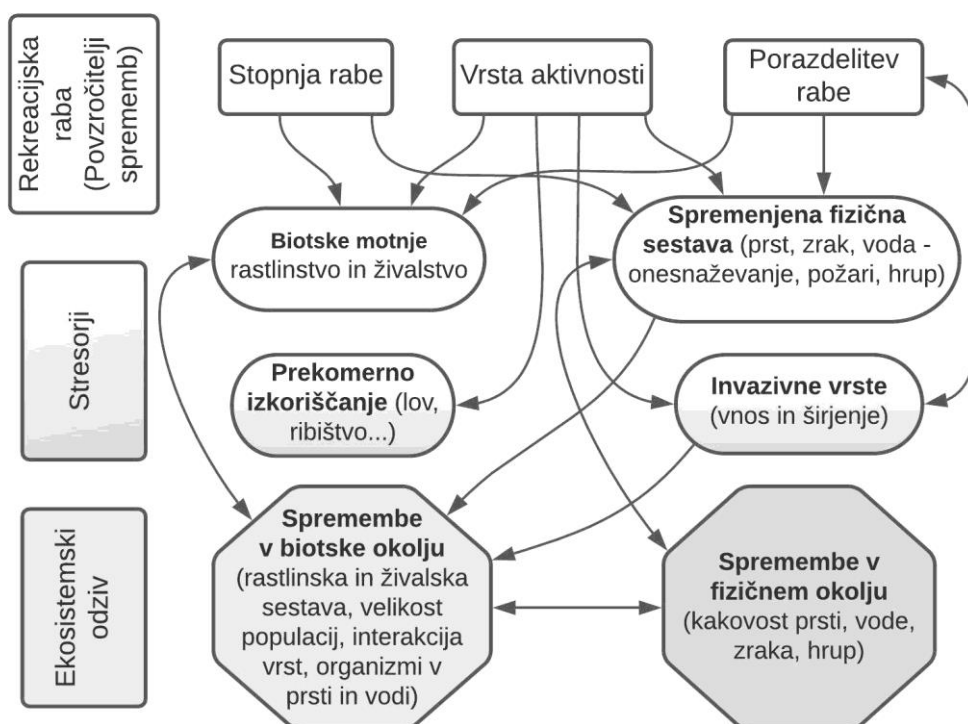
Na evropskih tleh je bila v letu 1983 ustanovljena Evropska kolesarska zveza (Union Europeenne de Cyclisme – UEC), s sedežem v Bruslju. Njen glavni cilj je razvoj in spodbujanje vseh kolesarskih disciplin v Evropi. UEC organizira vsa evropska prvenstva in evropske pokale, ki jih je vsako leto več kot 60.

V letu 1988 je bilo v Kaliforniji ustanovljeno neprofitno združenje kolesarjev International Mountain Bicycling Association (IMBA) zaradi omejevanja vožnje z gorskimi kolesi v naravi. V Evropi deluje podružnica MBA Europe. Vizija MBA Europe je s trajnostnim gorskim kolesarjenjem pritegniti več ljudi v svet trajnostnega, naravi in ljudem prijaznega, kolesarjenja ter povezovati kolesarska združenja in vse gorske kolesarje.

2.3 VPLIV GORSKEGA KOLESARJENJA NA NARAVO

Rezultati študij na področju vpliva gorskega kolesarjenja na naravo so zelo različni, zato so v nadaljevanju predstavljene tako študije, ki večjega vpliva gorskega kolesarstva na naravno okolje ne zaznavajo, kot tudi obratno.

Splošno lahko vplive rekreacijskih dejavnosti na naravo prikažemo s spodnjim konceptualnim modelom (Monz et al., 2010).



Slika 4: Konceptualni model ekoloških učinkov rekreacije na prostem
(Vir: Monz et al., 2010)

Marion in Wimpey (2007) sta v študiji, podprti s strani IMBA, največje skupnosti zagovornikov gorskega kolesarstva, pregledala vse do tedaj zbrane raziskave o vplivu gorskega kolesarjenja na naravo in jih razdelila v več kategorij:

- vpliv na vegetacijo,
- vpliv na prst,
- vpliv na kakovost vode,
- vpliv na divje živali.

Povzela sta, da se večina vegetacije uniči pri izgradnji in vzdrževanju poti in z uporabo obiskovalcev. Z odstranitvijo grmov in dreves v gozd prodre tudi več

svetlobe, kar omogoča večjo izpostavljenost svetlobi, s tem pa prednost pridobijo druge vrste. Lahko pride do spremembe vrstne sestave. To ima lahko tudi pozitiven učinek, saj se na teh mestih pojavijo bolj odporne rastline (npr. trave in šaši). Pri vožnji s kolesom se vegetacija mehansko poškoduje, s tem pa se uniči zgornja rastlinska plast. Nadalje taka pot postane vidna in s tem pritegne še dodatno obiskovanje. Da se vegetacija opomore, traja kar precej časa. Na območjih, kjer pride do uničenja vegetacije, pa so tudi večje možnosti, da se vnese tujerodna invazivna vrsta. V gozdnem prostoru sta Thurston in Reader (2001) iz Univerze Guelph v Ontariu v svoji raziskavi postavila dve enaki poti, ena je bila namenjena pohodnikom, druga pa kolesarjem. Poti sta potekali čez rastlinstvo v listnatem gozdu. V raziskavi sta merila gostoto rastlinskih stebel, vrsto rastlinstva ter podlago pred, med in po 500 prehodih po vsaki poti. Avtorja sta prišla do ugotovitve, da se s kolesarjenjem in pohodništvom vpliv na rastlinstvo in podlago poveča, vendar pa se ta izmerjen vpliv kolesarjenja od pohodništva bistveno ne razlikuje.

Marion in Wimpey (2007) sta na področju vpliva na tla povzela, da so štiri pogoste oblike degradacije: zbijanje tal, blatnost, erozija in izpodiranje. Zbijanje tal povzroči sila kolesarjev. Taka tla so tudi manj prepustna, kar v primeru padavin povzroči, da voda teče po poti. S tem pridobi erozivni potencial in pot lahko poškoduje. Po padavinah se lahko na območjih takih poti voda zadržuje še dalj časa. S tem povezana je tudi blatnost. Tla se degradirajo tudi pri ovijanju v zavojih, kjer je degradacija še bolj intenzivna, če so tla mokra. Največji vpliv kolesarjenja se običajno pojavi na začetku uporabe poti, na spustu (zaviranje in drsenje), na klancu (vrtenje koles) in na ovinkih (zaviranje in drsenje). Pri visoki stopnji uporabe so lahko učinki gorskega kolesarjenja na tla in rastlinstvo tudi hujši od vplivov pohodnikov. Tako kažejo tudi ugotovitve Thurston-a in Reader-ja (2001). Opazila sta večji vpliv na tla po 500 prehodih kolesarjev kot pohodnikov.

Vpliv na kakovost vode se kaže v vnašanju hranil, patogenih organizmov in motnosti. Slabo postavljene in nevzdrževane poti lahko erodira voda. Material s poti tako vstopa v vodna telesa, sedimenti pa negativno vplivajo nanje.

Gorski kolesarji vplivajo tudi na živalstvo. Poti lahko posežejo v koridorje živali in s tem povzročijo spremenjeno vedenje živali. Živali se takim potem izogibajo. Odziv živali je zelo različen, nekatere se na prisotnost lahko navadijo, druge pa ne. Marion in Wimpey (2007) navajata, da so opazovanja pokazala, da je 70 % živali znotraj 100 m od poti verjetno pobegnilo, ko je uporabnik poti šel mimo, in da so bili odzivi enaki, ali je šlo za gorsko kolesarjenje ali pohodništvo. Gorsko kolesarjenje lahko poleg velikih sesalcev in ptic prizadene tudi plazilce in dvoživke. Ker jih pogosto najdemo na poteh ali v okoliški vegetaciji na robovih poti, obstaja nevarnost, da jih pnevmatike zdrobijo (Burgin & Hardiman, 2012). Glede na ogroženost domačih vrst plazilcev in dvoživk je treba to upoštevati, zlasti pri kolesarjenju ali gorskem kolesarjenju na zavarovanih območjih.

V letu 2020 so na Norveškem izvedli raziskavo, v kateri so ugotavljali učinke gorskega kolesarjenja na tla v primerjavi s pohodništvom na poti v različnih okoljskih pogojih. Študija je bila izvedena na dveh obstoječih pohodniških poteh in dveh gorskokolesarskih poteh v različnih podnebnih pasovih. Dolžina poti in višinska razlika je bila podobna. Dve poti sta se nahajali v oceanskem podnebnem pasu, dve pa v celinskem. Pri širini poti so ugotovili, da se je ta skozi celotno sezono spreminjala. Odstopanje od začetne širine se je pojavljalo na različnih delih poti različno. V rastni sezoni se je širina poti nekoliko zožila, razširila se je v času največje uporabe poti. Ugotovili so pomembno povezavo med številom kolesarjev in širino poti. Več kot je bilo kolesarjev na poti, bolj se je povečala širina jedrne poti. Še večji vpliv pa je imela vlaga, saj je bila na mokrih delih poti razširitev še bolj očitna. Širina je bila večja tudi na delih, kjer je bil prisoten pesek ali mulj. Pri globini poti ni prišlo do večjih očitnih razlik. Povzeli so, da je vlaga v tleh najpomembnejši okoljski dejavnik za razširitev poti. Gorski kolesarji imajo večji vpliv na širino poti kot pohodniki posebno tam, kjer so tla vlažna. Izogibanje vlažnim ali blatnim delom poti pa je verjetno tudi pomemben vzrok za razširjanje poti. Predlagali so, da se v bodoče tako gorske kolesarje kot tudi pohodnike preusmerja na poti, ki so utrjene, ali pa se erozijsko bolj občutljive poti vzdržuje (Evju et al., 2021).

Martin et al. (2018) so v raziskavi s pomočjo posnetkov drona in meritvami primerjali vpliv na prst in vegetacijo pri različnem številu prehodov pohodnika, gorskega kolesarja (60 mm široke gume) in kolesarja s kros kolesom (35 mm široke gume). Vsi trije so na testnem poligonu naredili 400 prehodov, vmes pa so bili posnetki in meritve narejene pri 25, 75 in 200 prehodih. Pot za vračanje na začetek je bila za vse tri enaka. 400 prehodov je predstavljalo mejo, ko je 50 % vegetacije že uničene po predhodnih raziskavah (Cole in Bayfield, 1993). Rezultati so pokazali, da je vpliv kolesarjev in pohodnikov na rastlinstvo in tla podoben, vendar se pojavlja v različnih intenzitetah, glede na vrsto uporabnika, tip prsti, pokritost z rastlinjem, topografijo in podnebje. Širina koles ima pomembno vlogo pri zbijanju tal. Ožje pnevmatike, napolnjene na višji tlak, imajo večji vpliv kot širše pnevmatike z nižjim tlakom. Predlagajo nadaljnje raziskave z drugimi rastiščnimi razmerami in drugimi vrstami koles in pnevmatik. Pri tem poudarjajo, da slike, pridobljene z droni, kažejo velik potencial za študije, povezane s potmi. Raziskati in uporabiti pa bi bilo potrebno še druge metode za pridobivanje posnetkov visoke ločljivosti, kot so baloni ali zmaji. Potrebni pa je tudi več raziskav, da bi odkrili najboljše kvantitativne tehnike daljinskega zaznavanja za analizo izgube vegetacije s teptanjem.



Slika 5: Rezultati raziskave vpliva rekreacijskih dejavnosti na vegetacijo z dronom
(Vir: Science Direct, 2018)

Na JZ TNP poudarjajo, da se škoda kaže predvsem v mehanskih poškodbah tal in vegetacije ter uničevanju podrasti, ki je v gorskem svetu, kjer so ranljive rastiščne razmere, še toliko večja. Vožnja zunaj poti pa ogroža tudi živali in njihove habitate (Poljanec et al., 2015).

Področje vpliva e-gorskih koles na naravno okolje je v primerjavi z navadnimi gorskimi kolesi še neraziskano. V zadnjih letih se pojavljajo le redke raziskave o e-kolesih, te pa se nanašajo predvsem na motive za izbiro e-koles namesto navadnih koles.

2.4 GORSKO KOLESARJENJE V SLOVENIJI

Prve članke o gorskem kolesarstvu je v letih 1983 in 1984 pri nas objavljala Avto Magazin. Andrej Dekleva, ki je med drugim ustanovil prvi slovenski Mtb-klub, pa že od leta 1999 piše Bajkerski glasnik (BG), ki je prvo in edino internetno kolesarsko glasilo. Dekleva je organiziral tudi mariborski svetovni pokal v spustu v letih 1999–2002. K razvoju gorskega kolesarstva je veliko pripomogel tudi Marko Paternu, avtor vodnika Strme Kolesnice iz leta 1997, v katerem je opisal 105 nezahtevnih

gorskokolesarskih tur, ki jih je s svojo ekipo prevozil v prvi polovici 90-ih let (KZS, 2021).

2.4.1 Organizacija gorskega kolesarjenja v Sloveniji

Kolesarska zveza Slovenije je krovna organizacija, v katero so vključeni klubi in društva, ki se ukvarjajo z gorskim kolesarstvom. Teh je preko 30. Na leto organizirajo okoli 20–30 tekmovanj, ki so navedena v koledarju zveze in se točkujejo za Pokal Slovenije. Gorskokolesarska reprezentanca se vsako leto udeleži evropskih in svetovnih prvenstev. KZS poleg tega izobražuje učitelje in vodnike gorskega kolesarstva.

Komisija za turno kolesarstvo (KTK) na drugi strani deluje pod okriljem Planinske zveze Slovenije (PZS). PZS je med največjimi nevladnimi organizacijami v Sloveniji in združuje 290 planinskih društev, klubov in postaj GRS ter 58.413 članov posameznikov (Planinska zveza Slovenija, 2018). KTK promovira turno kolesarstvo kot obliko gibanja v naravnem okolju in gorah. Njene naloge so organizacija skupnih tur, vzpodbujanje povezovanja turnokolesarskih odsekov znotraj planinskih društev in izvajanje izobraževanj za turnokolesarske vodnike I. in II. stopnje. Komisija popularizira turno kolesarstvo tudi kot nadomestilo voženj z avtomobili s parkirišč v dolini do izhodišč za planinske ture (Komisija za turno kolesarstvo, 2021). Velik projekt KTK je bila v nadaljevanju omenjena Slovenska turnokolesarska pot v letu 2016.

2.4.2 Slovenska turnokolesarska pot

Slovensko turnokolesarsko pot (STKP) je v letu 2016 odprla Planinska zveza Slovenije – oddelek Komisije za turno kolesarjenje – kot dodatno spodbudo za razvoj turnega kolesarstva. PZS (2016) navaja, da je pot izrazit primer prispevka k trajnostni mobilnosti in eden večjih projektov na področju kolesarjenja na Slovenskem, ki zahteva tesno sodelovanje z lokalnimi planinskimi društvi, lokalnimi skupnostmi ter ostalimi deležniki v turizmu, planinstvu in gostinstvu. Pot poteka po neprometnih stranskih cestah, poljskih poteh, gozdnih vlakah in stezah. Zasnovana je tako, da tehnično ni posebej zahtevna. Speljana je tudi mimo železniških postaj, s čimer spodbuja obiskovalce, da se do izhodišč večdnevni etap pripeljejo in vrnejo z vlakom. Pot poteka mimo 109 kontrolnih točk, okoli 50 točk predstavlja manj obiskane planinske koč, kar številnim nudi boljši finančni rezultat. Pot je razdeljena na 15 odsekov, za kar skrbi 15 skrbnikov. To so društveni delavci, ki predstavljajo vezni člen med planinskimi društvi kot skrbniki planinskih poti in lastniki oz. upravljavci drugih poti na eni strani ter Komisijo za turno kolesarstvo PZS na drugi. Kolesarji se na poti orientirajo s pomočjo GPS-sledi, zahtevnejši odseki pa so markirani s kolesarskimi ali dvonamenskimi markacijami (slika spodaj). Izšel je tudi dnevnik poti za odtis žigov. Motivi za ustanovitev STKP so bili povečanje dejavnosti turnega kolesarstva in obiska 50 manj obiskanih planinskih koč, spodbuditi

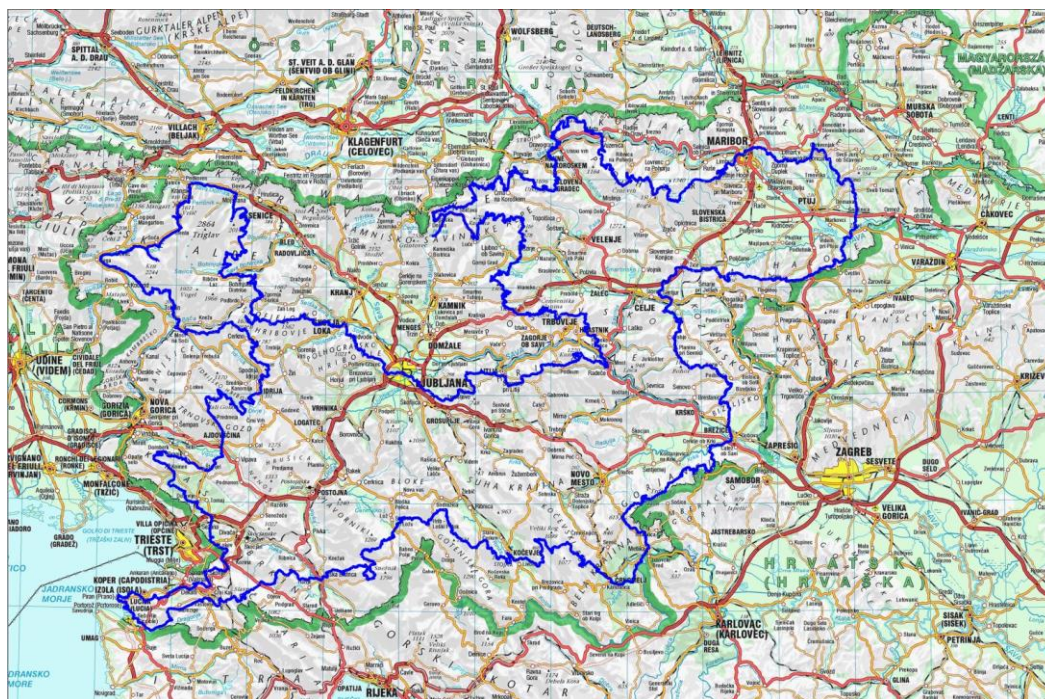
zanimanje za manj obiskane predele sredogorja in nizkogorja in spodbujati skrben odnos do narave in okolja.



Slika 6: Markacije na STKP

(Vir: PZS, 2016)

Pot je krožna, dolžine 1800 km, premaga 50.000 m n. v. in obide vse pomembnejše gorske skupine. Sestavlja jo 41 etap. Pot se začne v Ljubljani in poteka tudi čez območje Triglavskega narodnega parka.



Slika 7: Trasa Slovenske turnokolesarske poti

(Vir: PZS, 2016)

2.4.3 Turnokolesarska pot Trans Karavanke

TKP Trans Karavanke je uradno odprtje doživela v letu 2019. Nastala je pod okriljem triletnega projekta Alpa Adria Karavanke. Predstavlja dopolnitev mreže turnokolesarskih poti v Sloveniji. Pot se razteza vse od Jezerskega do Tromeje oz. Korenskega sedla, označena in vozna pa je tudi v nasprotni smeri. Večinoma poteka po gozdnih cestah na prisojnih pobočjih Karavank, do grebena in meje z Avstrijo na Tromeji. Primerna je za kondicijsko dobro pripravljene gorske kolesarje, saj so dnevne etape dolge od 25 do 35 km, največ pa se v enem dnevu premaga 1.650 m n. v. Za lažjo orientacijo kolesarja usmerjajo turnokolesarske ali dvonamenske markacije in usmerjevalne table z znakom Trans Karavanke. Pripravljen pa je bil tudi dnevnik zbiranja žigov na poti. V okviru projekta je bil urejen tudi gorskokolesarski učni center Pristava, kjer sta na voljo kolesarska oprema in lesen kolesarski poligon (PZS, 2019).

2.4.4 Gorskokolesarski parki

V Sloveniji se nahaja kar nekaj gorskokolesarskih parkov, ki pa se v ponudbi precej razlikujejo. Gorskokolesarski parki so območja s progami za gorsko kolesarjenje, na katerih so postavljeni različni objekti iz večinoma naravnih materialov (zemlja, les). Na izhodišče proge po navadi kolesarji ne pridejo z lastnim pogonom, ampak jih tja pripeljejo sedežnice ali gondole, včasih se za prevoz na start uporabi tudi avtomobil ali drugo vozilo. Večina gorskokolesarskih parkov temelji na infrastrukturi, ki je bila prvotno postavljena za uporabo v zimski sezoni, navadno smučanje. Parki imajo svoje vzdrževalce, ki skrbijo za urejenost poti. V letu 2020 so v Sloveniji obratovali naslednji gorskokolesarski parki:

- Bike park Pohorje,
- Bike park Krvavec;
- Bike park Kranjska Gora,
- Bike park Rogla,
- Bike park Kope,
- Bike park Vogel,
- MTB trail center Kočevje,
- Bike park Ljubljana,
- Robidišče Trail Center,
- Singletrail park Jamnica,
- Soriška planina,
- Kanin.

2.4.5 Ostale gorskokolesarske poti

Na različnih delih Slovenije lahko zasledimo precej različnih gorskokolesarskih poti, večinoma gre za t. i. enoslednice (angl. singletrack). Za poti večinoma skrbijo lokalna društva ali posamezniki, ponekod pa tudi občina. Nekatere občine v svojih turističnih katalogih ponujajo predloge različnih poti za kolesarje. Občina Tržič je v

kolesarjenju prepoznala velik potencial in je kot prva občina v Sloveniji sprejela občinsko koledarsko strategijo.

2.5 ŠPORTNE APLIKACIJE

Na spletu najdemo kar nekaj aplikacij in različnih portalov, kjer koledarji navajajo gorskokoledarske poti. Aplikacije so lahko v pomoč gorskim koledarjem, da najdejo poti, dobijo informacije o stanju na poteh, težavnosti ter se povežejo z drugimi koledarji. V pomoč pa so tudi občinam, mestom, upravljavcem zavarovanih območij, turističnim organizacijam, prostorskim načrtovalcem itd. Z njimi lahko pridobimo podatke o obiskanosti različnih poti, morebitnih kršitvah ali pa koledarje usmerjamo na primerne poti.

V Sloveniji zasledimo portal Singlca. Namen je predvsem ozaveščanju MTB skupnosti, da poti niso samoumevne, ter spodbujanju k širitvi omrežja poti. Portal združuje skupnost gorskih koledarjev. Spodbuja se, da bi našli način, da se graditeljem in vzdrževalcem poti vsaj delno povrne vse vložene ure dela. Vizija je, da vsak, ki uporablja poti, a nima časa, da bi pomagal pri vzdrževanju ali gradnji, prispeva prostovoljni prispevek. Na spletni strani je tudi zemljevid poti. Poti si lahko ogleda vsak, ki se včlani portal. Razdeljene so kategorije all mountain, enduro, freeride (z objekti), MTB-park in dodatno označene kot izgrajene.

Najbolj uporabljena aplikacija je Strava, ki je dosegljiva preko spleta, lahko pa jo naložimo na telefon. Strava s pomočjo GPS-signala beleži športne aktivnosti uporabnikov in jih shranjuje. Aktivnosti so glede na preference uporabnika lahko javno dostopne vsem uporabnikom ali pa le njegovim stikom. Uporabniki lahko na Stravi najdejo t. i. segmente, kjer se meri čas odseka in s tem uporabniki lahko tekmujejo med seboj. Možen je tudi pregled poti. V letu 2017 je Strava predstavila funkcijo Global Heatmap. Karta celega sveta vključuje vse aktivnosti, ki so jih uporabniki v določenem obdobju (prejšnje leto) opravili. Aktivnosti lahko vidimo glede na vrsto – tek, koledarjenje, zimski športi in plavanje. Pod koledarjenje so uvrščene vse vrste koledarjenja. Karta je posodobljena vsak mesec.

Trailforks je aplikacija in portal, namenjen različnim športnim aktivnostim, prednostno gorskim koledarjem. V sklopu gorskega koledarjenja je na portalu navedenih nekaj več kot 330.000 poti po vsem svetu. Tudi na območju Slovenije so gorski koledarji dejavni z vpisovanjem poti v sistem. Trailforks ponuja iskanje poti po državah, glede na različne zahtevnosti in tipe poti. Na območju Slovenije je zavedenih 885 poti, v skupni dolžini 1.769 km. Uporabniki vnašajo svoje prevožene poti, poročajo o razmerah na poteh in lahko med seboj tudi tekmujejo v vzponih in spustih.

Outdooractive predstavlja spletno stran in mobilno aplikacijo, na kateri uporabnik lahko najde poti, jih sam ustvari in deli z drugimi uporabniki. Poti vsebujejo tudi podrobne informacije, npr. o vzponih in spustih, težavnosti, splošnih opisih, opise

drugih uporabnikov, informacije o planinskih kočah in s tem uporabniku olajšajo izbiro poti. Za prikaz gorskokolesarskih poti v različnih regijah Outdooractive uporabljajo številne turistične organizacije v tujini. Ponuja se tudi opcija, da uporabnik prenese traso poti in si jo poljubno vnese v navigacijo na telefon ali pametno uro.

Obstaja še kar nekaj strani, na katerih gorski kolesarji lahko poiščejo gorskokolesarske poti. To so npr. Komoot, Garmin Connect, Suunto app, MTB Project (v okviru IMBA) in Relive. Kolesarji se povezujejo tudi preko socialnih omrežij in društev in si v okviru teh delijo informacije o poteh.

2.6 FINANCIRANJE

Eno od možnosti financiranja gorskokolesarske infrastrukture predstavlja letni program športa na državni ravni. Ta določa programe in področja športa, ki se jih sofinancira v posameznem koledarskem letu, ter obseg javnih sredstev, ki so zagotovljena v državnem proračunu. Letni program športa na lokalni ravni izvajajo lokalne skupnosti. Sredstva podeljuje tudi Fundacija za šport.

V letu 2020 je bilo za investicije v športno infrastrukturo v naravi z letnim programom športa namenjenih 3.638 €, leto pred tem 3.300 €. Podatka o gorskokolesarski infrastrukturi ni zaslediti.

Fundacija za šport je na področju gorskokolesarske infrastrukture v letu 2016 24.400 € podelila Planinski zvezi Slovenije za označitev slovenske turnokolesarske poti. V letih 2019 in 2020 pa je dodelila sredstva v višini 9.067 € in 19.429 € Kolesarskemu društvu Rajd za Bike Park Ljubljana za izgradnjo vadbenega poligona za olimpijski kros z gorskimi kolesi in izgradnjo rekreativne gorskokolesarske poti.

Še eno možnost predstavljajo evropska sredstva. Eden takih primerov je projekt RuBike v bližini Celjske koč, kjer so uredili dve večnamenski poti, namenjeni spravilu lesa, hoji in gorskemu kolesarjenju. Projektna sredstva, ki so znašala okoli 27.000 €, so bila financirana v okviru pristopa Leader, Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja.

3 UREJENOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TUJINI

V nadaljevanju je predstavljena urejenost gorskega kolesarjenja v tujini na nacionalni ravni in v narodnih parkih.

3.1 AVSTRIJA

V Avstriji imajo gorski kolesarji na voljo skoraj 26.400 km namensko urejenih poti. Večina teh poti poteka po asfaltnih cestah, le majhen odstotek pa je bolj atraktivnih enoslednic. Na Tirolskem je gorskim kolesarjem namenjenih 5.300 km poti po asfaltnih cestah, le 170 km pa po ostalih poteh. To je posledica zakonske ureditve, ki gorskim kolesarjem omejuje možnosti kolesarjenja v naravnem okolju.

Gorsko kolesarjenje v naravnem okolju je v Avstriji urejeno zelo kompleksno in se v nekaterih aspektih razlikuje po pokrajinah. Z Zakonom o gozdovih (Forstgesetz, 33. člen) je vožnja z vozili in kolesi v gozdu splošno prepovedana. Kolesarjenje po gozdnih poteh ali gozdnih cestah je dovoljeno le z dovoljenjem lastnika. Tudi vožnja izven poti je mogoča le z dovoljenjem lastnika. Zakon o varstvu travnikov in polj prepoveduje vožnjo izven poti po travnikih, poljih in drugih kmetijskih površinah (Feldschutzgesetz, 2. člen). Dostop in vožnjo na področjih, kjer živijo zaščitene divje živali, pa prepoveduje Lovski zakon (Jagdgesetz, 102. člen). Poti se lahko uredi kot dvonamenske, morajo pa biti ustrezno označene. Namenjene so pohodnikom in gorskim kolesarjem z dovoljenjem lastnika zemljišča, po katerem poteka pot.

V Avstriji so podobno kot pri nas interesi glede gorskega kolesarjenja v naravnem okolju zelo različni. Avstrijski alpski klub (The Austrian Alpine Club), združenje Upmove, član Mednarodnega gorsko kolesarskega združenja (IMBA), nekaj nevladnih organizacij ter turističnih destinacij menijo, da omejitve gorskega kolesarjenja v gozdovih negativno vplivajo na razvoj turizma in lokalno kvaliteto življenja. Njihova zahteva je, da se Zakon o gozdovih spremeni. Na drugi strani pa so upravljavci gozdov, lovci, naravovarstveniki in nekateri pohodniki, ki pa menijo, da bo več poti za gorsko kolesarjenje vodilo do uničenja okolja in večjega števila konfliktov.

3.1.1 MTB Model 2.0

Zvezna dežela Tirolska je v letu 1997 vzpostavila t. i. Tirolski MTB-Model, ki prinaša zakonsko zaščito in zavarovanje za vzdrževalce gorskokolesarskih poti in sistem označenih poti različnih zahtevnosti za gorske kolesarje. Na Tirolskem lahko najdemo 6.000 km MTB in 300 km enoslednih (singletrail) poti.

Model je sestavljen iz različnih komponent.

1. Dogovor

Lastnik ceste/poti se s pogodbo strinja, da bo njegova cesta/pot dovoljena za uporabo gorskim kolesarjem. Odgovornost v zvezi s kolesarskimi nezgodami nosi partner v pogodbi (turistična zbornica ali skupnost). V pogodbi se določi, da lastnik lahko dobi odškodnino za omejitev lastninske pravice, ki je lahko podprta s strani dežele Tirolske v višini 0,12 € na tekoči meter na leto.

2. Dogovor o zavarovanju

Da lastniki poti niso v slabšem položaju zaradi odprtja poti, dogovor o zavarovanju krije stroške za tveganje kolesarskih nezgod.

3. Sistem označevanja poti

Vse MTB-poti so dosledno označene na območju celotne Tirolske. V sodelovanju s turistično zbornico si prizadevajo zagotoviti, da so digitalne informacije o poteh, ki jih delijo s svojimi partnerji preko t. i. odprtih vladnih podatkov (Open Government Data – OGD), skladne z označbami na terenu.

4. Ocene težavnosti

Skupaj s turističnimi organizacijami in skupnostjo so poti klasificirane z enotno oceno zahtevnosti. To pripomore k lažji izbiri poti in realni oceni morebitnega tveganja na poti.

5. Kodeks

Določena sta dva MTB-kodeksa, eden za enoslednice (singletrail) in drugi za ostale MTB-poti. Kodeks navaja, da je v izogib konfliktom potrebna medsebojna obzirnost. Navedena so pravila za uporabnike gorskokolesarskih poti.

6. Financiranje

Dežela Tirolska financira izgradnjo singletrail poti.

7. Izvedba izgradnje poti

Poti zgradi MTB delovna skupina, ki je sestavljena iz različnih interesnih skupin.

8. Prikaz poti

Vse redno posodobljene poti so dostopne na 'Open Government Data (OGD)' (javnih vladnih podatkih). S tega mesta lahko kolesarji prenesejo celotno omrežje poti ali le določene trase kot shp. datoteko (shapefile).

Celotno omrežje poti je dostopno tudi na spletni strani 'Bergwelt Tirol Miteinander'. Za vse poti so navedeni opis, težavnost, dolžina, vzpon in spust ter višinski profil, na katerem je označena tudi zahtevnost na posameznih odsekih. Ponekod so na voljo tudi slike. Vsako pot je možno prenesti v obliki GPX Track ali KML (Google Earth). V letu 2021 pa bo na voljo tudi mobilna aplikacija Radrouter Tirol.



Slika 8: Označbe gorskokolesarskih poti na Tirolskem
(Vir: Springer, 2017)

3.1.2 Gorsko kolesarjenje v narodnem parku Gesäuse

V narodnem parku je gorsko kolesarjenje izven poti strogo prepovedano z zakonom. Kolesarjenje je dovoljeno le po označenih poteh in v časih, navedenih na izhodiščih. Kolesarjenje izven določenega časa je zakonsko prepovedano. Gorsko kolesarske poti so navedene na spletni strani parka. Zaželeno je, da kolesarji spoštujejo naravo in druge obiskovalce, da ne kolesarijo prehitro in so obzirni do drugih. Po obstoječih poteh za gorsko kolesarjenje potekata tudi dve večetapni poti Ennsradweg in Trans Nationalpark. Obe potekata po dveh narodnih parkih.

3.1.3 Gorsko kolesarjenje v narodnem parku Kalkalpen

V parku se nahaja okoli 500 km gorskokolesarskih in kolesarskih poti. Kolesarjenje je dovoljeno le po označenih poteh, nekatere poti so urejene dvonamensko, za pohodnike in kolesarje. Kolesarjenje v parku je dovoljeno od 15. aprila do 31. oktobra. Časovno je kolesarjenje omejeno na 2 uri po sončnem vzhodu do 1 ure po sončnem zahodu. Poti so prikazane na interaktivni karti. Pri vseh poteh najdemo informacije o dolžini, težavnosti, opis, slike ter možnost prenosa tras. Poti so prikazane v programu Outdooractive in Komoot.

3.2 NEMČIJA

V Nemčiji je gorsko kolesarjenje splošno dovoljeno po cestah in poteh v gozdovih in zunaj njih, medtem ko je kolesarjenje po brezpotjih prepovedano. Zvezni zakon o varovanju narave (Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege Bundesnaturschutzgesetz -BNatSchG) v 59. členu, ki opredeljuje splošno pravico dostopa do narave, določa, da imajo za namene rekreacije vsi pravico do prostega dostopa v naravno okolje po cestah in poteh ter neobdelanih površinah. Pravico dostopa do gozda urejajo Zvezni zakon o gozdu (Bundeswaldgesetz), deželni zakoni o gozdovih ter drugo deželno pravo. Zvezni zakon o varovanju narave dovoljuje prost dostop v naravno okolje, Zvezni zakon o gozdu lahko omejuje pravico do dostopa v gozd, navadno iz okoljevarstvenih razlogov. Na zavarovanih območjih je dostop mnogokrat prepovedan ali omejen. Predpisi o tem, katere ceste in poti lahko zakonito uporabljajo kolesarji, se razlikujejo tudi po pokrajinah in regijah. Vožnja znotraj zavarovanih območij je splošno prepovedana. V nekaterih zveznih deželah kolesarjenje ni dovoljeno na progah, širokih manj kot dva metra. Kolesarjenje po zasebnih poteh je dovoljeno, če so dovolj široke in vzdrževane. Vožnja s kolesi po neprimernih poteh in brezpotjih je prepovedana in kaznovana. Oblasti lahko omejijo ali prepovejo kolesarjenje po naravnih poteh na določenem območju, ki je sicer primerno, če to ni združljivo z interesi druge vrste rekreacije ali če ogroža naravno ravnovesje. Če ima območje nadpovprečno število gorskih kolesarjev, je to mogoče rešiti z vodenimi ogledi (Zajc, 2015).

3.2.1 Gorsko kolesarjenje v narodnem parku Bavarian Forest

V parku se nahajajo naravna območja, kjer ni poseganja človeka. Jedro parka pa označuje vsa območja, kjer se nahajajo posebno občutljivi habitati in vrste. Na teh območjih obiskovalci ne smejo hoditi izven označenih poti. Omrežje tako pohodnih kot kolesarskih poti se razteza čez okoli 45 % celotnega parka. Kolesarjenje neposredno skozi območja jeder je prepovedano. Kljub temu gorski kolesarji lahko kolesarijo po omrežju več kot 200 km poti, ki so označene. Ne glede na to, ali gre za običajna kolesa ali e-kolesa, je kolesarjenje tako dovoljeno le na označenih poteh znotraj narodnega parka, ki so dobro vzdrževane. Poti so prikazane preko aplikacij Outdooractive in Komoot.

3.3 ŠVICA

V Švici se nahaja okoli 9.800 km označenih gorskokolesarskih poti. Poti so lahko dostopne in se večinoma nahajajo v gorskih in hribovitih regijah. Prost dostop do gozdov je v Švici dovoljen vsem s Civilnim zakonom (Art. 699 B. Restriction de la propriété foncière, 2016), vendar pa Zvezni zakon o gozdovih daje kantonom pravico, da v določenih primerih lahko omejijo ali prepovejo dostop v določene predele gozdov. Gorsko kolesarjenje po gozdnih in pohodniških poteh ter travnikih je v Švici dovoljeno, razen če to prepovedujejo oznake. Ponekod je kolesarjenje izven gozdnih cest in poti mogoče le z dovoljenjem lastnikov zemljišč in gozdnim uradom.

Pri kolesarjenju po pohodniških poteh je potrebno upoštevati, da imajo pohodniki prednost. Poleg gorskokolesarskih poti, ki potekajo po naravni podlagi, najdemo tudi veliko enoslednic (singletrail). Poti so enotno označene z rdečimi smerokazi s simbolom belega gorskega kolesa. Smerokaz vsebuje ime in številko poti. Enomestne številke označujejo nacionalne poti, dvomestne regionalne in trimestne lokalne poti. Če poti niso označene na terenu, je to navedeno v opisu poti. Vse poti so kategorizirane po zahtevnosti.



*Slika 9: Gorsko kolesarjenje v okolici Zermatta
(Vir: Redbull, 2018)*

Kolesarjenje v edinem narodnem parku v Švici, švicarskem narodnem parku, je prepovedano.

3.4 AVSTRALIJA

Kljub temu da Avstralija leži na drugem koncu sveta, v nadaljevanju navajamo primer upravljanja z gorskokolesarskimi potmi v narodni parkih v zvezni državi New South Wales. Upravljanje s potmi je namreč zelo uspešno in se je začelo že v letu 2011. NSW upravljanje stalno spremlja, spreminja in izboljšuje.

3.4.1 New South Wales

New South Wales (NSW) je peta največja zvezna država v Avstraliji in je tudi najbolj naseljena. V zvezni državi NSW se nahaja več kot 870 različnih rezervatov

in narodnih parkov. Narodne parke upravlja Služba za nacionalne parke in prostoživeče rastline in živali v direktoratu Ministrstva za načrtovanje, industrijo in okolje. Parki so zaščiteni z Zakonom o narodnih parkih in prostoživečih rastlinskih in živalskih vrstah (National Parks and Wildlife Act 1974).

Natančneje se gorsko kolesarjenje v narodnih parkih opredeljuje v Načrtih upravljanja (Plans of management) in v Izjavah o namerah upravljanja (Statements of management intent), ki veljajo za parke in rezervate brez načrta upravljanja. V politikah upravljanja parka (Park policies) so zajeta pravila obiskovanja parkov, da se zagotovi ohranjanje narave, navedene pa so tudi naloge upravljavcev. Za vse narodne parke v državi je bila prvič v letu 2011 izdana strategija gorskega kolesarjenja za obdobje 10 let. Narodni parki s svojimi načrti samostojno urejajo kolesarjenje znotraj parkov.

V narodnih parkih na območju NSW je gorsko kolesarjenje dovoljeno po cestah in za to namensko urejenih poteh. Vožnja po ostalih poteh (npr. pohodne poti) je dovoljena le v primeru, da je to izrecno navedeno v načrtu upravljanja in ob upoštevanju določil – označbe, opozorilne table ... Vožnja na ostalih poteh je prepovedana. Vse poti, na katerih je kolesarjenje dovoljeno, so označene. Poti so vzdrževane s pomočjo prostovoljcev, na njih pa se izvajajo stalni monitoringi, ki omogočajo spremljanje kolesarjenja po parkih. S pomočjo monitoringa spremljajo vplive na naravo, popularnost določenih poti in lažje usmerjajo nadaljnji razvoj gorskega kolesarstva v parkih.



Slika 10: Primer gorskokolesarske poti v narodnem parku Kosciuszko
(Vir: NSW, 2018)

4 ZAKONSKA UREJENOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU

Slovenska pravna ureditev ureja gorsko kolesarjenje v različnih zakonih in podzakonskih aktih. Ti so predstavljeni v nadaljevanju. Vključeni so tudi členi, ki se nanašajo na električna kolesa. Za območje Triglavskega narodnega parka je glavni, krovni zakon, Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1).

4.1 ZAKON O TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU (ZTNP-1)

Zakon o Triglavskem narodnem parku (Uradni list RS, št. 52/10, 46/14 – ZON-C, 60/17 in 82/20) določa varstvena območja in območja ožjih zavarovanih območij v narodnem parku, pravila ravnanja in varstvene režime ter način upravljanja narodnega parka, sodelovanja javnosti in prebivalcev narodnega parka pri upravljanju narodnega parka ter nadzor in sankcije.

Definicija naravnega okolja je enaka definiciji v ZON-u. Naravno okolje obsega živo in neživo naravo nekega območja, ki ga ni ustvaril človek, nanj pa vpliva, ga oblikuje in uporablja. To so vsa območja zunaj naselij in območij razpršene poselitve, infrastrukturnih objektov državnega ali lokalnega pomena in rudarskih operacij med izvajanjem rudarskih del, ki so določena po predpisih, ki urejajo rudarstvo in načrtovanje prostora, in zunaj nekategoriziranih cest ter drugih prometnih površin, ki so namenjene za vožnjo, ustavljanje in parkiranje.

Motorna vozila so definirana kot motorna vozila in kolesa s pomožnim motorjem in druga prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje, hitrejša od hoje pešca, z močjo lastnega motorja in niso namenjena izključno vožnji po cesti.

13. člen navaja, da je v Parku prepovedano parkirati motorna vozila izven mest, ki so za to določena. Prepovedano se je voziti, ustavljati, parkirati ali organizirati vožnje tako z motornimi vozili kot s kolesi v naravnem okolju, razen za izjeme javnih služb. Z motornimi vozili se je prepovedano voziti na državnih, občinskih, gozdnih in kmetijskih cestah ter javnih poteh z namenom organiziranih športne, testne, kros in podobne vožnje ter v reklamne, tekmovalne in podobne namene.

Dodatno se je v prvem varstvenem območju prepovedano voziti s kolesom, razen na gozdnih in kmetijskih cestah, planinskih in drugih poteh ter nekategoriziranih gozdnih prometnicah, ki so določene v načrtu upravljanja.

Z globo od 100 do 1.000 evrov se kaznuje posameznik, če se vozi s kolesom izven za to določenih območij.

4.1.1 Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025

Načrt upravljanja je programski dokument, namenjen trajnemu in učinkovitemu ohranjanju vrednot zavarovanega območja. Določa cilje in naloge za upravljanje narodnega parka za obdobje desetih let in je namenjen tako javnemu zavodu Triglavski narodni park kakor tudi uporabnikom prostora, ki se jih zavezuje k uresničevanju ciljev in namenov narodnega parka (Načrt upravljanja, 2016).

Pod 19. točko je navedeno, da je vožnja s kolesi v osrednjem območju narodnega parka dopustna po obstoječi cestni infrastrukturi, ki je namenjena motornemu prometu. Kmetijske ceste, ki so določene na podlagi Zakona o kmetijskih zemljiščih, planinske poti, ki so določene na podlagi Zakona o planinskih poteh, gozdne poti in vlake, ki so določene na podlagi Zakona o gozdovih in po katerih je v osrednjem območju z vidika varstvenih ciljev sprejemljiva vožnja s kolesom, so prikazane v prilogi načrta upravljanja TNP. Vožnja je dopustna le na tistih poteh, ki so usklajene z upravljavci oz. lastniki poti ter z ostalimi določbami predpisov.

Na mirnih območjih so rekreacijske aktivnosti časovno in prostorsko prilagojene tako, da so motnje čim manjše. V zvezi z gorskim kolesarjenjem se lahko pojavljajo naslednje omejitve:

- hoja in uporaba izključno označenih obstoječih planinskih poti, mulatjer ali tistih poti, katerih uporabo dovoli javni zavod;
- hoja in uporaba izključno označenih poti od 1. marca do 1. julija;
- hoja in gorsko kolesarjenje izključno po gozdnih cestah;
- popolna celoletna omejitev dostopa na območje ali njegove rabe;
- popolna omejitev dostopa na območje od 1. marca do 1. julija, razen s predhodnim soglasjem javnega zavoda in v spremstvu naravovarstvenega nadzornika;
- prepoved gorskega kolesarjenja in prepoved uporabe motornih vozil in vožnje z njimi od 1. marca do 1. junija.

Do uveljavitve mirnih območij veljajo zapisane omejitve kot usmeritve.

4.2 ZAKON O OHRANJANJU NARAVE (ZON)

Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18 in 82/20) določa ukrepe ohranjanja biotske raznovrstnosti in sistem varstva naravnih vrednot z namenom ohranjanja narave.

ZON določa, da je vožnja z vozili na motorni ali drugi lastni pogon vozila v naravnem okolju prepovedana. Za vozila na motorni pogon je v naravnem okolju prepovedano:

- ustavljanje,
- parkiranje,

- organiziranje voženj.

Vozila na motorni ali drugi lastni pogon so opredeljena kot vsa motorna vozila, kolesa s pomožnim motorjem in druga prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje, hitrejše od hoje pešca, z močjo lastnega motorja ali z močjo drugega lastnega pogona vozila. V to kategorijo uvrščamo tudi električna kolesa.

Naravno okolje je definirano kot obseg žive in nežive narave 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 ter drugih prometnih površin, ki so namenjene za vožnjo, ustavljanje in parkiranje, gozdnih cest, območij, ki so s prostorskimi akti določena kot površine za rekreacijo in šport in namenjena tudi vožnji z vozili na motorni pogon, omrežij gospodarske javne infrastrukture in območij rudarskih operacij.

Vožnja z vozili na motorni pogon je dovoljena izven utrjenih poti v naravnem okolju le za izjeme, kot so javne službe – npr. občinske redarske službe, javne gozdarske, naravovarstvene, zdravstvene, reševalne in veterinarske službe, pri gospodarjenju z gozdovi in upravljanju z divjadjo in ribami, pri opravljanju kmetijskih, geoloških, znanstvenih, raziskovalnih del in gradnji in vzdrževanju infrastrukturnih objektov.

Dalje ZON določa pogoje za vožnjo s kolesi v naravnem okolju. V naravnem okolju je vožnja s kolesi dovoljena po utrjenih poteh, če temu ne nasprotuje lastnik ali upravljavec poti. Utrjena pot je 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 le za že prej navedene izjeme. Za vožnjo po planinskih poteh se uporablja določila Zakona o planinskih poteh, za vožnjo po gozdnem prostoru pa Zakona o gozdovih. Vožnja s kolesom 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.

Z globo 100 € se kaznuje za prekršek posameznik, ki se vozi s kolesom v naravnem okolju zunaj utrjenih poti, ali po poteh, ki niso utrjene, ali se vozi s kolesom v naravnem okolju po utrjenih poteh in temu nasprotuje lastnik ali upravljavec poti.

4.3 ZAKON O GOZDOVIH (ZG)

Zakon 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 in 77/16) ureja varstvo, gojenje, izkoriščanje in rabo gozdov ter razpolaganje z gozdovi kot naravnim bogastvom.

V 3. členu so navedeni pojmi. Relevantni pojmi v nadaljevanju so naslednji:

- Raba gozdov je skupni izraz za izkoriščanje funkcij gozdov, ki je po tem zakonu dovoljeno tudi nelastnikom gozdov, pod kar spada tudi gibanje po gozdovih in rekreacija v gozdu.
- Gozdna infrastruktura so gozdne prometnice (gozdne ceste, vlake in stalne žičnice) in drugi objekti v gozdovih, namenjeni predvsem gospodarjenju z gozdovi.
- Prost dostop pomeni prosto hojo oseb po gozdu ter drug dostop v gozd, ki se izvaja na lastno odgovornost v skladu s predpisi.

V gozdnogospodarskem načrtu se upoštevajo usmeritve za zagotavljanje drugih funkcij gozdov (relevantno rekreacijska), ki jih pripravijo pristojni organi in organizacije. Nadalje je navedeno, da se v gozdnogospodarskem in lovskoupravljavskem načrtu območja določijo funkcije gozdov in se jih ovrednoti. V prostorskem delu območnega načrta se določijo območja, na katerih sta mogoči ježa in vožnja s kolesom brez motorja po označenih gozdnih vlakah in drugih poteh.

V 37. členu je navedeno, da je potrebno pri načrtovanju gozdnih cest poleg pomena gozdne ceste za gospodarjenje z gozdovi in prilagajanja naravnemu okolju upoštevati tudi rekreativne potrebe. Gradnja gozdnih prometnic je v javnem interesu.

39. člen navaja, da gozdne ceste praviloma lahko uporabljajo tudi drugi uporabniki, morajo pa biti označene, da so gozdne in da jih drugi uporabniki uporabljajo na lastno odgovornost. Uporabniki morajo gozdne ceste uporabljati v skladu z režimom uporabe, ki ga določi Zavod v sodelovanju z lastniki gozdov.

V 40. členu je navedeno, da je vožnja v gozdu zunaj gozdnih cest dovoljena le za gospodarjenje z gozdovi ali za reševanje ljudi oziroma premoženja. Izjema velja za vožnjo s kolesom brez motorja na označenih gozdnih vlakah in drugih označenih poteh na območjih, določenih v prostorskem delu območnega načrta. Poti in pogoje njihove rabe sporazumno določijo in v skladu s predpisi o gozdnih prometnicah označijo lastniki, Zavod in lokalna skupnost.

Gozdovi, v katerih je izjemno poudarjena rekreacijska funkcija, se na podlagi zakona lahko razglasijo za gozdove s posebnim namenom.

Kazen 200–400 € je določena za posameznika, ki se vozi s kolesom brez motorja v nasprotju s tem zakonom.

4.3.1 Conacija gozdnega prostora

Zavod za gozdove Slovenije na podlagi Zakona o gozdovih izdelava conacijo gozdnega prostora z vidika rabe za rekreacijo in turizem. V prostorskem delu območnega načrta se določijo območja, na katerih je mogoča vožnja s kolesom brez motorja po označenih gozdnih vlakah in drugih poteh. Pri določitvi con so upoštevane strokovne podlage, ki so določene s predpisi in gozdnogospodarskimi načrti, to so gozdni rezervati, varovalni gozdovi, ostala zavarovana naravna

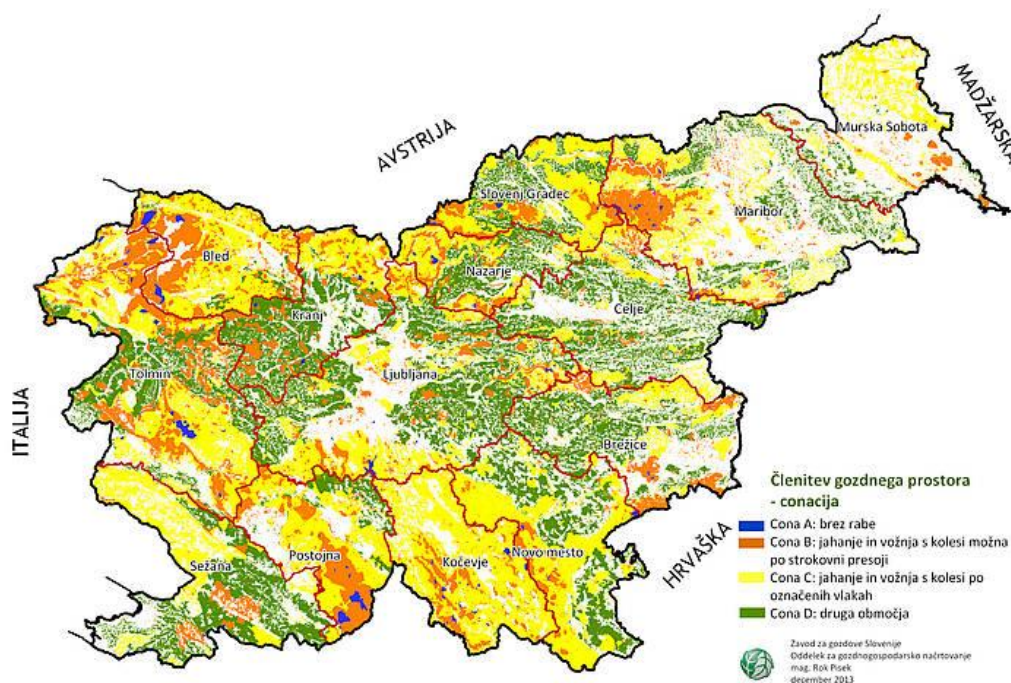
območja, območja s poudarjeno funkcijo ohranjanja biotske raznovrstnosti in hidrološko funkcijo itd.

Cona A je cona brez rekreacijske in turistične rabe. To so območja gozdnih rezervatov, kjer je hoja dovoljena izključno po označenih poteh znotraj rezervatov, v tej coni je kolesarjenje prepovedano.

Cona B je cona, kjer se dovoljuje kolesarjenje po strokovni presoji, v sodelovanju z lastniki gozdov, ZGS in lokalnimi skupnostmi. Priporočena je zapora slepih krakov gozdnih cest z rampami oziroma znaki. Cona se pojavlja na območjih ohranjanja s poudarjeno 1. stopnjo biotske raznovrstnosti, v mirnih conah, na območjih zimovališč divjadi in rastiščih divjega petelina.

Cona C je cona, kjer je kolesarjenje dovoljeno po označenih vlakih, pojavlja se na območjih varovalnih gozdov, Natura 2000, ekološko pomembnih območjih, Triglavskega narodnega parka, krajinskih parkov, večjih krajinskih enot z več kot 85 % gozda, s poudarjeno 2. stopnjo hidrološke funkcije in funkcije ohranjanja biotske raznovrstnosti.

Cona D se nahaja na vseh ostalih območjih, raba pa je tam urejena skladno z zakonodajo. Kljub temu da cone B, C in D same po sebi dovoljujejo kolesarjenje, pa to vseeno ni dovoljeno, če poti v teh območjih niso posebej označene.



Slika 11: Členitev gozdnega prostora
(Vir: ZGS, 2013)

4.4 ZAKON O PLANINSKIH POTEH (ZPLANP)

Zakon o planinskih poteh (Uradni list RS, št. 61/07) ureja pogoje za gradnjo, vzdrževanje in označevanje planinskih poti ter druga vprašanja, povezana s planinskimi potmi. Planinske poti so javnega značaja.

V 19. členu Zakon izrecno opredeljuje vožnjo z gorskimi kolesi. Po planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, vožnja z gorskimi kolesi in kolesi s pomožnim motorjem ni dovoljena, razen izjem oskrbe planinske kočice ali reševanja ter za lastnika zemljišča, preko katerega poteka planinska pot.

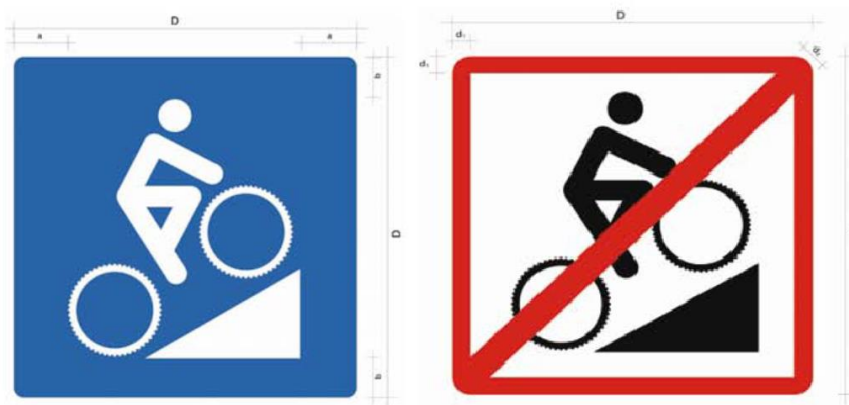
Vožnja ni dovoljena po planinskih poteh, ki potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, če je prepovedana na podlagi ostalih predpisov oz. zakonov.

Vožnja z gorskimi kolesi je dovoljena po planinski poti, ki jo določi minister, pristojen za šport, na predlog skrbnika planinske poti. Ta podrobneje določi način in pogoje za označevanje prepovedi in izjem uporabe planinskih poti. Minister, pristojen za prostor, v soglasju z ministrom, pristojnim za šport, določi obliko in barve usmerjevalnih tabel, način in pogoje postavljanja usmerjevalnih tabel.

4.4.1 Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti

V Pravilniku o označevanju in opremljanju planinskih poti (Uradni list RS, št. 80/08) je v 7. členu, kjer so navedena pravila za označevanje planinskih poti, na katerih je dovoljena vožnja z gorskimi kolesi, navedeno:

- Pod usmerjevalno tablo tiste planinske poti, ki se jo lahko uporablja tudi za vožnjo z gorskimi kolesi, mora biti nameščena tabla, ki označuje, da je vožnja z gorskimi kolesi dovoljena.
- Po potrebi je lahko pod usmerjevalno tablo tiste planinske poti, po kateri vožnja z gorskimi kolesi ni dovoljena, nameščena tabla, ki označuje prepoved vožnje z gorskimi kolesi.
- Podrobnejša oblika, dimenzije in barva tabel iz predhodnih odstavkov ter barve znakov na tablah so določene v prilogi Pravilnika (slika spodaj).



Slika 12: Tabla za dovoljeno gorsko kolesarjenje in tabla za prepovedano gorsko kolesarjenje na planinski poti

(Vir: Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti, 2008)

4.4.2 Merila za dvonamensko rabo planinskih poti

V letu 2013 so bila sprejeta dopolnjena merila za dvonamensko rabo planinskih poti.

Merila predvidevajo:

- Poti, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, so zaprte za kolesarje, razen tiste, za katere na predlog skrbnika poti strokovni odbor za izvajanje kriterijev o dvonamenski rabi planinskih poti oceni, da izpolnjujejo pogoje za dvonamensko rabo.
- Po vseh prometnicah, ki so grajene za vožnjo in kjer s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo in lovstvo, ni prepovedano, je vožnja s kolesi dovoljena.

Vožnje s kolesi niso dovoljene:

- po brezpotjih;
- po vodotokih;
- po planinskih poteh v visokogorju (nad zgornjo gozdno mejo), razen po obstoječih prometnicah (ceste in traktorske poti);
- po planinskih poteh čez barja in mokrišča;
- po sipkem nestabilnem terenu;
- po planinskih poteh, ki so obremenjene z množičnim pohodništvom;
- po planinskih poteh z vgrajenimi kovinskimi in lesenimi varovali;
- v zavarovanih območjih, razen na poteh, namenjenih kolesarjem.

Tehnični kriteriji za izbor planinskih poti, primernih za dvonamensko rabo, so, da je pot prečno izkrčena v širini najmanj 1,5 m, na nevarno izpostavljenih odsekih tudi več, in je lahko prečno zmerno nagnjena, njena hodna površina pa je lahko ožja od

1,5 m. Naklon poti mora biti v povprečju pod 20 %. Planinska pot pa mora po vsej dolžini, ne le na posameznih odsekih, ustrezati kriterijem za izbor. Morebitna odstopanja nato presoja strokovni odbor za izvajanje kriterijev o dvonamenski rabi planinskih poti v soglasju s skrbnikom poti.

Obvezno je pisno obvestilo lastniku zemljišča o dvonamenski rabi planinske poti. Vsaka dvonamenska planinska pot mora biti na začetku in na križiščih z drugimi potmi označena z ustreznim znakom za kolesarje, planinske poti brez teh oznak niso dovoljene za kolesarje.

Na teh poteh je potrebno upoštevati priporočila gorskim kolesarjem. Na dvonamenskih planinskih poteh imajo absolutno prednost pešci oz. pohodniki. Pri srečevanju pohodnikov in kolesarjev so se kolesarji dolžni ustaviti in počakati, da gredo pohodniki mimo. Še posebej obzirni in previdni morajo biti kolesarji do pohodnikov z otroki. Kadar se kolesarji približujejo pešcem oz. pohodnikom od zadaj, so jih dolžni pravočasno glasno opozoriti.

Postopek za dvonamensko rabo planinskih poti se začne na predlog skrbnika poti. Strokovni odbor se opredeli do predloga, lahko tudi na podlagi ogleda planinske poti na terenu. Odbor po ogledu pripravi mnenje za podelitev dvonamenske rabe, ki ga preda upravnemu odboru PZS v potrditev. Dvonamenska raba se planinski poti podeli za določen čas 4 let. Po tem obdobju se ponovno preveri izpolnjevanje meril. Za poti, ki imajo na podlagi Zakona o planinskih poteh potrjen status planinske poti, se po potrditvi na UO PZS začne postopek za pridobitev dovoljenja za vožnjo z gorskimi kolesi po planinski poti s strani ministra, pristojnega za šport (PZS, 2013).



*Slika 13: Označba dvonamenske planinske poti
(Vir: Lasten, 2021)*

4.5 ZAKON O KMETIJSKIH ZEMLJIŠČIH

Zakon o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D in 79/17) ureja varstvo kmetijskih zemljišč in njihovo upravljanje, tako da določa njihovo razvrstitev, rabo in obdelovanje, njihov promet in zakup, agrarne operacije in skupne pašnike.

V 5. členu je določeno, da mora pravna ali fizična oseba, ki je lastnik, zakupnik ali drug uporabnik kmetijskega zemljišča, na svojih zakupljenih ali drugače dodeljenih neobdelovalnih kmetijskih zemljiščih dopustiti prosto gibanje drugim osebam po neobdelovalnih kmetijskih zemljiščih, če se s tem ne povzroči škoda.

4.6 ZAKON O DIVJADI IN LOVSTVU (ZDLOV-1)

Zakon o divjadi in lovstvu (Uradni list RS, št. 16/04, 120/06 – odl. US, 17/08, 46/14 – ZON-C, 31/18, 65/20 in 97/20 – popr.) ureja upravljanje z divjadjo, načrtovanje, ohranjanje, trajnostno gospodarjenje in spremljanje stanja divjadi ter načine njihovega izvajanja.

Dejavnosti, ki vznemirjajo divjad, so omejene oziroma prepovedane v mirnih conah. To so obsežnejša območja naravnega okolja z namenom zaščite prostoživečih živalskih vrst. V 35. členu je navedeno, da je prepovedano divjad vznemirjati v mirnih conah, na rastiščih, gnezdiščih, polegališčih, brlogih, zimovališčih, pasiščih v gozdu in krmiščih. Izjeme lahko dovoli minister zaradi znanstveno-raziskovalnih, izobraževalnih in podobnih potreb. Vožnja s kolesom v takih območjih je tako prepovedana. Poseben ukrep za varstvo divjadi pa je naveden v 36. členu. Ta vključuje prepoved določenega načina gibanja ali vožnje na določenem območju.

Za kršitve so navedene kazni od 420 € do 1.200 € za posameznika.

4.7 DISKUSIJA

4.7.1 Pojem gorsko kolesarstvo

Izraz »gorsko kolesarstvo« ni točno definiran in tako v nekaterih problemih nastane problem pri interpretiranju. Dilema se velikokrat pojavi predvsem med izrazoma »gorsko kolesarstvo« in »turno kolesarstvo«. Za pojma »gorsko kolesarstvo« smo v nadaljevanju našli več razlag, tako v slovenskem jeziku kot tudi v ostalih jezikih. Sklepamo lahko, da bi si ob natančni definiciji lažje razlagali zakonske določitve in lažje upravljali z gorskim kolesarstvom. Prav tako bi lahko tudi kolesarje razvrstili v več vrst in temu primerno urejali kolesarske poti v naravnem okolju.

V nadaljevanju je predstavljenih nekaj definicij, ki smo jih našli na spletu.

V predstavitvenem letaku gorskega kolesarjenja in idejnega plana za gorskokolesarski poligon v Vipavi kolesarskega kluba Črni Trn (2010) smo zasledili naslednjo definicijo: »Gorsko kolesarstvo je vožnja kolesa izven urejenih poti, po navadi po gozdnih poteh. Za tak način vožnje je poleg gorskega kolesa potrebna vztrajnost, samostojnost in tehnično obvladanje kolesa. Gorsko kolesarjenje se lahko izvaja povsod, po poteh za hišo ali na makadamskih cestah. Med najbolj priljubljene oblike spada vožnja po stezah (singlcah). To so ozke poti, ki se vijejo čez polja in gozdove in predstavljajo najvišjo obliko gorskega kolesarjenja.«

Pojavi se vprašanje, ali je urejena pot fizično urejena v smislu utrjenosti ali gre pri tem tudi za neko označeno pot (kot je planinska pot). Gozdne poti niso definirane v nobenem zakonu in spadajo pod naravno okolje, kjer je kolesarjenje prepovedano. Poudarja se, da je za tak način vožnje potrebno tudi gorsko kolo. V nadaljevanju pa je navedeno, da se gorsko kolesarjenje lahko izvaja povsod na drugih poteh in makadamskih cestah, najbolj priljubljeno pa je kolesarjenje po ozkih stezah, enoslednicah. Glede na definicijo lahko povzamemo, da se po zgornji definiciji med gorskega kolesarja uvršča vsak, ki vozi gorsko kolo, ne glede na to kje se vozi. Vožnja pa v glavnem poteka v naravnem okolju (poljske poti, gozdne poti).

V angleškem jeziku je izraz »gorsko kolesarjenje«, angl. »mountain biking«, definiran kot: »športna aktivnost vožnje z gorskim kolesom. Gorsko kolo je definirano kot kolo, namenjeno vožnji čez hribe in grob teren.« Izraz tako ne omenja, kje se gorski kolesar vozi, temveč poudarja, da je gorski kolesar tisti, ki ima gorsko kolo.

Pojavlja pa se tudi izraz »turno kolesarstvo«. V razlagi pojmov pri zavarovanju za kolesarje preko PZS se uporablja naslednja definicija: »To je posebna zvrst gorskega kolesarstva, ki nima tekmovalnih ciljev in se izvaja v naravi. V turno kolesarstvo ne sodijo zvrsti gorskega kolesarjenja, kot so spust, downhill, freeride ter druge adrenalinske dejavnosti s kolesi.« (Dekleva, 2015). PZS navaja, da je cilj turnega kolesarja doživljanje narave ter da ni vključena tekmovalnost.

Širše et. al. (2005) pa navajajo, da gorske kolesarje lahko ločimo v več skupin. Prva skupina so tekmovalci, ki so večinoma člani kluba in se pripravljajo na tekmovanja. Njihovo športno udejstvovanje je razdeljeno na kolesarske priprave in sama tekmovanja. Druga skupina so rekreativni športniki. Ti predstavljajo visok nivo tehničnega znanja in se s tem športom redno ukvarjajo. Iščejo predvsem zahtevne gorske kolesarske poti. Sledijo pa izletniki, ki se odpravljajo na dnevne kolesarske ture. Do izbrane destinacije pridejo običajno z lastnim prevoznim sredstvom, z javnim transportom ali s kolesom. Popotniki potujejo med kraji in pri tem uporabljajo predvsem gorske poti in povezave med njimi. Za premik iz enega kraja v drugega pogosto uporabljajo lastno ali javno prevozno sredstvo. Zadnja skupina pa so avanturisti. Ti svoje kolesarske počitnice dopolnjujejo še s številnimi drugimi športnimi aktivnostmi.

Izraz »gorsko kolesarstvo« se je pred razvojem novih oblik kolesarstva (freeride, spust, enduro itd.) uporabljal le za prvotno obliko te dejavnosti. Vse zvrsti gorskega kolesarjenja, tako tekmovalne kot netekmovalne, so danes v slovenskem jeziku združene pod skupnim pojmom gorsko kolesarjenje. Netekmovalna oblika gorskega kolesarjenja je turno kolesarstvo. Izraz dobro opiše rekreativno naravo tega športa. Menim, da bi morali biti pri definiranju bolj natančni v ločevanju tekmovalnih in netekmovalnih oblik. Pri urejanju gorskokolesarskih poti pa je pomembno, da gorske kolesarje razčlenimo glede na njihov tip, kot so jih že Širše et.al. (2005) in na podlagi tega skrbimo za urejanje primernih gorskokolesarskih poti. Veliko je tudi angleških prevodov, kjer pride do še večje zmede pri razlagi terminov. Glede na razširjenost gorskega kolesarjenja pri nas bi bilo smiselno izraze prevesti in definirati.

V nadaljevanju bomo za vožnjo s kolesom v naravnem okolju uporabljali izraz gorsko kolesarstvo, saj želimo zajeti vse segmente gorskega kolesarjenja. V TNP se nahaja tudi kolesarski park Vogel.

4.7.2 Zakonodajna urejenost

Za boljši pregled so v nadaljevanju prikazane tabele zakonodaje na področju gorskega kolesarjenja na območju Triglavskega narodnega parka.

ZAKON	KDO	DOVOLJENO	OMEJITVE	IZJEME
Zakon o ohranjanju narave (ZON)	kolesarji v naravnem okolju	Utrjene poti, z dovoljenjem upravljalca	Gozdne poti - določbe ZG; Planinske poti - določbe ZPlanP	javne službe, reševanje, naloge policije, vojske, geodetska, geološka dela...
Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1)	kolesarji	Na poteh, ki so določene v načrtu upravljanja TNP	voziti, ustavljati, parkirati, organizirati vožnje v narav. okolju	geodetska, geološka dela...
Zakon o gozdovih (ZG)	kolesarji s kolesom brez motorja	Na območjih, določenih s conacijo gozdnega prostora		gospodarjenje z gozdovi, reševanje
	kolesarji z navadnimi in el.kolesi (uporabniki)	Označene gozdne ceste, režim uporabe določi ZGS in lastniki		

Zakon o planinskih poteh (ZPlanP)	gorski kolesarji in kolesarji z e-kolesi	Poljske poti, gozdne prometnice če to dovoljujejo zakoni, ki jih urejajo ; dvonamenske planinske poti	Planinske poti; Plan. poti po poljskih poteh ali gozdnih poteh, če je vožnja tam prepovedana	oskrba pl. koč, reševanje, lastnik (kjer gre pot)
	kolesarji z gorskimi kolesi	Planinska pot na predlog skrbnika poti, določena s strani ministra		
Zakon o divjadi in lovstvu (ZDLOV-1)	kolesarji		Prepoved: mirne cone (rastišča, gnezdišča, zimovališča divjadi...)	Določi minister (npr. za znanst. raziskave)
Zakon o kmetijskih zemljiščih (ZKZ)	kolesarji (vse osebe)	neobdelovalna kmetijska zemljišča	da se ne povzroči škoda	

Tabela 2: Povzetek zakonodaje na področju gorskega kolesarstva v Sloveniji
(Vir: Lasten, 2021)

Na območju Triglavskega narodnega parka je gorsko kolesarjenje s kolesom dovoljeno na poteh, ki so določene v načrtu upravljanja Parka, to je:

- izven naravnega okolja po obstoječi cestni infrastrukturi;
- po določenih gozdnih cestah in gozdnih vlakah, v skladu z Zakonom o gozdarstvu;
- po določenih kmetijskih cestah, v skladu z Zakonom o kmetijskih zemljiščih;
- po planinskih poteh, v skladu z Zakonom o planinskih poteh.

ZON dovoljuje kolesarjenje na utrjenih poteh, če ne nasprotuje upravljavec. Ministrstvo za kmetijstvo in okolje v pojasnilih novele ZON (Vožnja v naravnem okolju, 2014) navaja, da je utrjena pot tista, ki je utrjena z gradbenimi posegi ali je utrjena s pešhojo ali z vožnjo. Ta izraz je lahko dvoumen, saj pod utrjeno po navadi mislimo površino, utrjeno s stroji. Prav tako ni jasno, kako lahko kolesar ve, da lastnik poti ne nasprotuje vožnji s kolesom.

Zakon o gozdovih svoje določbe uporablja za gozdni prostor, kjer se gorski kolesarji najbolj pogosto vozijo. Zakon dovoljuje kolesarjenje za električna in navadna kolesa na označenih gozdnih cestah. Označbe morajo opozarjati tudi na to, da se gozdne ceste uporabljajo na lastno odgovornost, imeti pa morajo tudi režim uporabe. Kolesarjenje zunaj gozdnih cest je možno le za kolesarje s kolesi brez motorja, po označenih gozdnih vlakah in drugih označenih poteh, na območjih, ki so določena s conacijo prostora. Na spletni stran ZGS poudarja, da če pot ni označena, a je

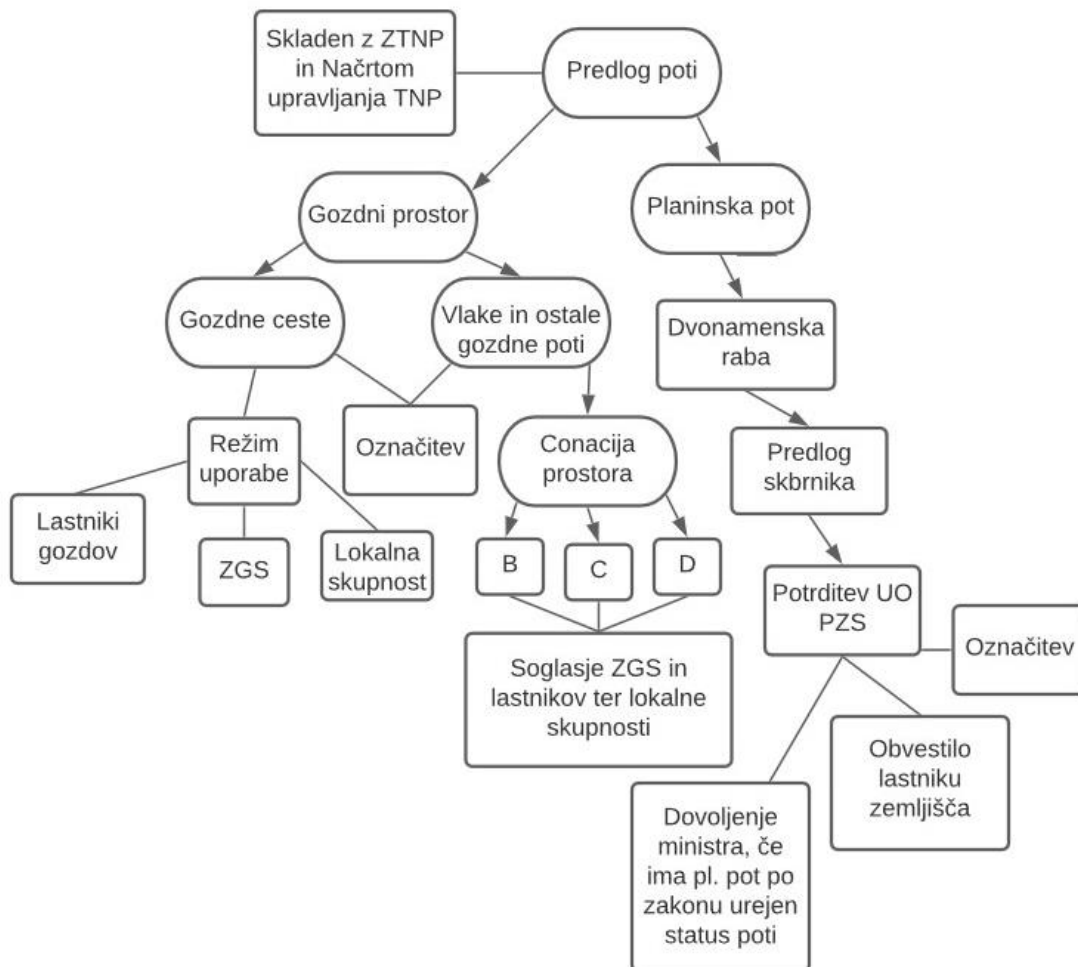
dovoljena s conacijo prostora, kolesarjenje tam ni dovoljeno. Evidenca gozdnih cest je na voljo na spletu, vendar pa ni vpogleda v posebne režime uporabe. Karte conacij so priloga Gozdnogospodarskim načrtom za različna gozdnogospodarska območja. Zaradi slabe resolucije kart so te nepregledne, predvsem za kolesarje, ki območja ne poznajo. Kolesarji z električnimi kolesi pa se lahko vozijo le na označenih gozdnih cestah, ki jih določi ZGS.

Zakon o planinskih poteh kolesarjem z gorskimi kolesi dovoljuje vožnjo po dvonamenskih planinskih poteh, ki jih določi minister na predlog skrbnika poti. Na spletu podatkov o dvonamenskih planinskih poteh ni moč najti. Pojavlja se tudi vprašanje, ali so med kolesarje z gorskimi kolesi všteti tudi kolesarji z električnimi gorskimi kolesi.

Zakon o divjadi in lovstvu omejuje dostop na območja mirnih con, izjeme lahko dovoli le minister. S tem se prepoveduje dostop vsem vrstam koles.

Dodali bi še, da ZON za potrebe varovanja narave sicer električna kolesa umešča v isto kategorijo kakor vozila na motorni pogon, čeprav sodijo v splošno kategorijo koles. Tako jim prepoveduje vožnjo v naravnem okolju, čeprav ne gre za tipična motorna vozila, saj je potrebno električna kolesa prav tako poganjati. Menimo, da bo glede na vedno večje število voženj v naravnem okolju z električnimi kolesi potrebno v prihodnosti to problematiko urejati s spremenjeno oz. dopolnjeno naravovarstveno zakonodajo.

4.7.3 Postopek ureditve nove gorsko kolesarske poti na območju Triglavskega narodnega parka



Slika 14: Postopek ureditve gorsko kolesarske poti na območju Triglavskega narodnega parka
(Vir: Lasten, 2021)

Za lažji pregled je zgoraj prikazan postopek ureditve gorsko kolesarske poti na območju TNP. Povzamemo lahko, da je postopek ureditve precej zapleten, saj moramo za ureditev poti imeti natančne informacije o tem, kje bo pot potekala. V postopek ureditve je lahko vpletenih veliko deležnikov, v vseh primerih pa je potrebno tudi soglasje lastnikov zemljišč, preko katerih bo potekala pot. Če lastnik ne dovoli, da bi pot potekala čez njegovo zemljo, se lahko celotni postopek ureditve poti zaključi.

5 UREJENOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU

5.1 NAČRT UPRAVLJANJA

V načrtu upravljanja JZ TNP izpostavlja, da je na območju Parka premalo kolesarskih poti. Kolesarjenje je na nekaterih poteh, na primer v dolino Vrata, neprijetno in nevarno zaradi gostega motornega prometa.

Eden izmed operativnih ciljev v NU TNP je priprava akcijskega načrta upravljanja športnih in rekreacijskih dejavnosti na območju narodnega parka. V sklopu tega cilja so predvidene naslednje aktivnosti:

- spremljanje gorskega kolesarjenja v parku;
- izvedba usklajevalnih sestankov;
- priprava akcijskega načrta;
- izvajanje akcijskega načrta.

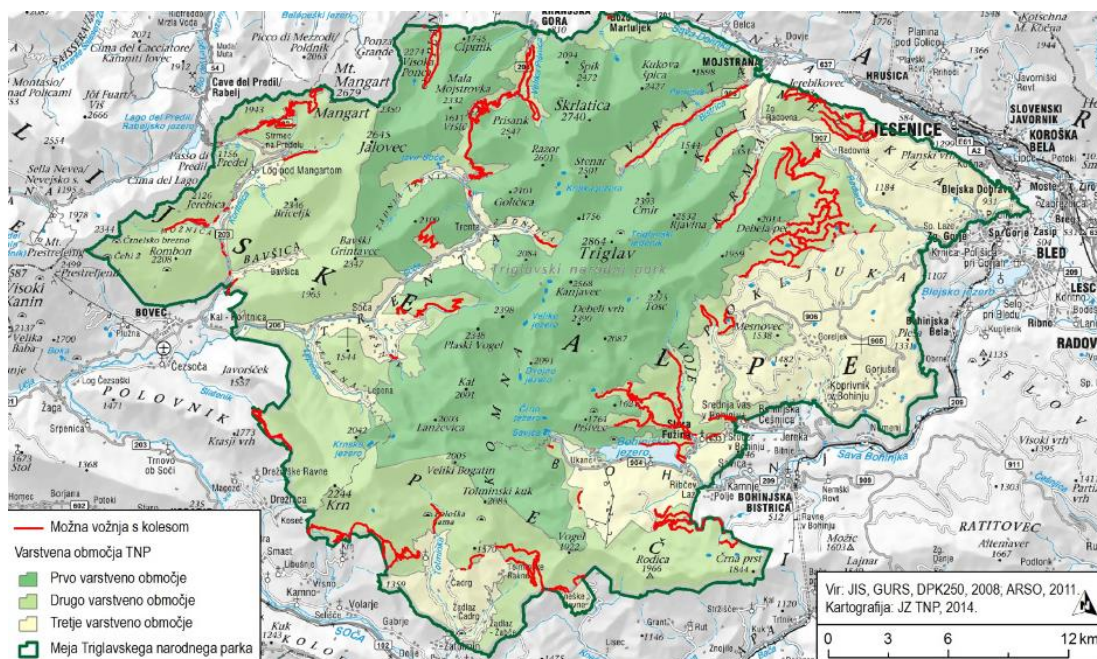
Stroški izvedbe znašajo skupaj 50.876 €.

V tretjem varstvenem območju se spodbuja izgradnja celovite mreže kolesarskih poti, ki bo povezovala območja znotraj narodnega parka in turistična središča parkovne lokalne skupnosti z narodnim parkom. Predvideva se, da se kolesarsko omrežje v narodnem parku navezuje na daljinske kolesarske povezave. Nove kolesarske poti se izgrajujejo le tam, kjer drugih možnosti ni oziroma se zgradijo le krajše prevezave, ki omogočajo vzpostavitev krožnega sistema. Upošteva se navezovanje kolesarskih stez na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila, povezovanje omrežja pešpoti s kolesarskim omrežjem ter sočasna izgradnja kolesarskih stez in pločnikov, pešpoti ob obnovi ali rekonstrukciji obstoječih cest in značilnosti narodnega parka (Načrt upravljanja TNP, 2016).

5.2 DOPUSTNOST GORSKEGA KOLESARJENJA V TRIGLAVSKEM NARODNEM PARKU

Javni zavod Triglavski narodni park spodbuja gorsko kolesarjenje na cestah in poteh, ki so temu namenjene, skladno s cilji in nameni Parka, varstvenimi režimi in usmeritvami iz načrta upravljanja. Spodbuja se trajnostno in naravi ter drugim uporabnikom prostora prijazno kolesarjenje. Vožnja v Parku, izven naravnega okolja, je dovoljena le na poteh, ki so določene v načrtu upravljanja narodnega parka.

ZTNP-1 v 1., 2. in 3. varstvenem območju dovoljuje vožnjo s kolesom v naravnem okolju tam, kjer je to določeno z načrtom upravljanja.



Slika 15: Prikaz poti v Triglavskem narodnem parku, kjer je gorsko kolesarjenje dopustno v 1. in 2. varstvenem območju (Vir: JZ TNP, 2021)

Dodatno je ne glede na naravovarstveno sprejemljivost vožnje s kolesi po poteh, prikazanih na zgornji karti, vožnja s kolesi dovoljena le na tistih poteh, ki so usklajene z upravljavci oziroma lastniki poti ter z določbami zakona, ki ureja planinske poti, in določbami predpisov, ki urejajo gozdne prometnice. JZ TNP navaja, da je zaradi občutljivosti prostoživečih živali v nočnem času, mraku in zgodnjem jutru, vožnja z gorskimi kolesi po dovoljenih trasah sprejemljiva le v svetlem delu dneva (JZ TNP, 2021).

Gorskokolesarske poti, na katerih je kolesarjenje dovoljeno in so navedene v načrtu upravljanja Triglavskega narodnega parka, na terenu trenutno niso označene.

V poletnem času na območju smučišča Vogel obratuje Bike park Vogel. Ta leži na območju TNP-ja. Dostop do kolesarskega parka je z gondolo na Vogel in naprej s štirisedežnico Orlove Glave do starta. Dolžina proge znaša 1,4 km in se spusti 200 m. Primerna je za začetnike in izkušene gorske kolesarje. Na spletni strani je navedeno, da spust v dolino po Žagarjevem grebenu 'uradno' ni mogoč.



*Slika 16: Kolesarski park Vogel
(Vir: Vogel, 2019)*

5.2.1 Slovenska turnokolesarska pot

Na območju Triglavskega narodnega parka poteka Slovenska turnokolesarska pot. Trase, ki so speljane čez območje Triglavskega narodnega parka v celoti ali samo deloma, so naslednje:

- 4. etapa: Koča na Petrovem Brdu–Planinska koča na Uskovnici (deloma),
- 5. etapa: Planinska koča na Uskovnici–Kovinarska koča v Krmi (v celoti),
- 6. etapa: Kovinarska koča v Krmi–Poštarski dom na Vršiču (deloma),
- 7. etapa: Poštarski dom na Vršiču–Dom v Lepeni (v celoti),
- 8. etapa: Dom v Lepeni–Koča na planini Kuhinja (deloma),
- 9. etapa: Koča na planini Kuhinja–Idrija pri Bači (deloma).



Slika 17: Etape STKP, ki deloma ali v celoti prečkajo TNP
(Vir: Outdooractive, 2021)

Za vse etape se na strani STKP nahaja:

- opis,
- višinska razlika poti,
- interaktivna karta,
- GPX datoteka za prenos,
- možnost komentiranja posameznih etap.

Poti so na terenu označene z modro tablo STKP.

Izdana je bila tudi knjižica Dnevnik Slovenske turnokolesarske poti, v katerem kolesarji zbirajo žige.

5.3 NARAVOVARSTVENI NADZOR

Nadzor na območju Triglavskega narodnega parka opravlja naravovarstveno-nadzorna služba. Število kršitev v zadnjih letih na področju kolesarstva je prikazano v spodnji tabeli. Število glob je bilo najvišje v letu 2020, kar nakazuje na vedno večji pritisk gorskih kolesarjev na naravno okolje.

Leto	Število opozoril	Število glob
2015	63	3
2016	12	2
2017	13	1
2018	Ni podatka	Ni podatka
2019	Ni podatka	3
2020	Ni podatka	12

*Tabela 3: Prikaz števila opozoril in glob naravovarstvenega nadzora kolesarstva v naravnem okolju v TNP
(Vir: TNP, 2021)*

5.4 MIRNE CONE

Nekaj od obstoječih gorskokolesarskih poti po TNP-ju, kjer je kolesarjenje dopustno, poteka skozi mirne cone. Vožnja na teh območjih, v neprimernem času, bi lahko negativno vplivala na razmnoževalni cikel ruševca in divjega petelina. Tam veljajo posebne omejitve. Mirne cone z omejitvami in navedene poti so prikazane v spodnji tabeli.

Pot	Mirna cona	Omejitve
Dolina Radovna–Stresena dolina–Planina Klek	Kremenovec, Bratova peč	Prepoved vožnje med 1. marcem in 1. julijem
Gozdne ceste severno od Planine Zajavornik (gozdne ceste, št. 021370, 021610, 021630, 021950, 022280, 022360, 022470)	Medvedovec–Goše, Pri Rupah, Zmrzlica, Kremenovec, Za lesom, Bratova peč, Klek–širše območje	Prepoved vožnje med 1. marcem in 1. julijem
Gozdna cesta, št. 021650, na Mežakli	Petelin	Prepoved vožnje med 1. marcem in 1. julijem
Gozdna cesta, št. 011102, Soča–Vrsnik–Skala	V glavah	Prepoved vožnje med 1. marcem in 1. julijem
Stara Vršiška cesta, od Tonkine kočice do Poštarskega doma na Vršiču	Vršič	Prepoved vožnje med 1. marcem in 1. junijem

Tabela 4: Gorskokolesarske poti v Triglavskem narodnem parku, ki prečkajo mirne cone ter omejitve
(Vir: JZ TNP, 2021)

Prepoved vožnje pred 1. julijem velja za območja, na katerih je prisoten divji petelin, pred 1. junijem pa za območja, na katerih je prisoten rušavec.

5.5 RAZPRAVA

TNP trenutno nima urejenih gorskokolesarskih poti po parku z izjemo Slovenske turnokolesarske poti, vzpostavljene v letu 2016, le-ta je na terenu označena z modrimi usmerjevalnimi tablami. Poti, v 1. in 2. varstvenem območju Parka, kjer je gorsko kolesarjenje trenutno dovoljeno, so prikazane na zemljevidu na spletni strani TNP in v Načrtu upravljanja. Na zemljevidu kolesar težko oceni, za katere poti sploh gre, poleg tega pa na karti niso prikazane poti v 3. varstvenem območju. Orientacija je posebno zapletena za tujce, ki območja ne poznajo. Poti, na katerih je kolesarjenje trenutno dopustno, niso označene, razen že omenjene STKP. Zaradi nepoznavanja zakonske ureditve kolesarjenja in splošne neurejenosti tega področja, tako pogosto prihaja do nedopustnih voženj. Pri nadzoru nad kršitvami se pojavi problem pomanjkanja kadra, saj je glede na veliko površino in vedno večji obseg obiskovanja parka naravovarstvenih nadzornikov premalo. Nadzorniki predvsem v poletnem času največ delovnega časa porabijo zaradi nedovoljenih parkiranj v naravnem okolju in tako težko izvajajo nadzor še nad drugimi aktivnostmi v Parku. Pri celostnem urejanju gorskokolesarskih poti v Parku pa se pojavlja tudi problem pomanjkanja kadra strokovne službe, saj je v takšno ureditev potrebno vložiti precej časa in tudi nadalje vlagati veliko časa in truda za spremljanje poti in nadaljnji razvoj. Pomanjkljaj financ je še ena od stvari, ki pesti TNP. TNP ugotavlja, da je obiskovalcev vedno več. Velik del teh obiskovalcev predstavljajo tuji gostje. Skladno s tem se povečuje tudi število agencij, ki ponujajo gorskokolesarska doživetja in izposojajo koles. Ta trend se pojavlja tudi v sosednjih državah. Še večji porast kolesarjenja se je zgodil s prodorom električnih koles. Z njimi so prej nedostopna območja za marsikoga postala dostopna, poleg tega pa so proizvajalci elektrificirali že skoraj vse vrste koles, tudi več vrst gorskih koles. V bližini Triglavskega narodnega parka se pojavlja tudi več turističnih središč, v okolici katerih je gorsko kolesarjenje še bolj pogosto. Kakovostna in premišljena ureditev gorskokolesarskih poti na območju Parka je zaradi vseh naštetih težav, s katerimi se Park sooča, zelo pomembna. Z dobro ureditvijo bo TNP lahko kolesarje usmerjal na poti, na katerih bo vpliv na naravno okolje manjši in tudi nadzor nad kolesarstvom na območju Parka bo lažji.

6 PREDLOG UREDITVE

6.1 VIZIJA

Triglavski narodni park stremi k celostni urejenosti gorskega kolesarjenja na območju Parka, z namenom usmerjanja kolesarjev na označene in namensko urejene gorsko kolesarske poti. Skrbi za primerno razmerje med varstvom narave in doživljanjem le-te in spodbuja naravi prijazno športno doživljanje. Spodbuja se upoštevanje pravil in uporaba koles kot oblika trajnostne mobilnosti. Za kvalitetno upravljanje poti se vzpostavi sistem nadzora nad potmi (monitoring), s katerim se spremlja vpliv na tla, živali in rastlinstvo ter tudi druge uporabnike prostora. V primeru prevelikih obremenitev se poti zapre, preusmeri ali časovno omeji. Posebna pravila so določena na območju mirnih con. Poskrbljeno je tudi za vzdrževanje poti s pomočjo prostovoljcev in naravovarstvenih nadzornikov. Pomemben del upravljanja gorskokolesarskih poti predstavlja sodelovanje z vsemi deležniki na območju parka. To so občine, turistične organizacije, kolesarske agencije, lastniki zemljišč, domačini ... Mnenja in dobre praske se izmenjujejo z drugimi narodnimi parki po Evropi in tudi svetu. Stremi se h kakovostni komunikaciji z gorskimi kolesarji, ki pošiljajo informacije o poteh, svoje predloge in mnenja. TNP kot prvi izvede študijo vpliva električnih koles in navadnih koles na naravno okolje in na podlagi te vzpostavi sistem poti, kjer je vožnja s kolesom dovoljena za električna kolesa. Kolesarjenje v naravnem okolju prilagodi za različne segmente kolesarjev in s tematskimi potmi ozavešča o pomembnosti varstva narave. S svojim sistemom Park postane zgleden primer za ostala zavarovana območja.

6.2 PREDLAGANE GORSKOKOLESARSKE POTI

Poti, prikazane v nadaljevanju, so bile predlagane s strani delovne skupine Skupnosti Julijskih Alp, z namenom ureditve gorskokolesarske problematike na območju Julijskih Alp. Podane so osnovne informacije o poti.

Poti so prikazane v programu Outdooractive, saj se predvideva, da bodo v digitalizirani obliki prikazane v omenjenem programu. Pri pregledu poti in sovpadanjem z mirnim conami smo upoštevali, da je mirna cona v bližini poti, če se nahaja v območju največ 100 metrov od poti.

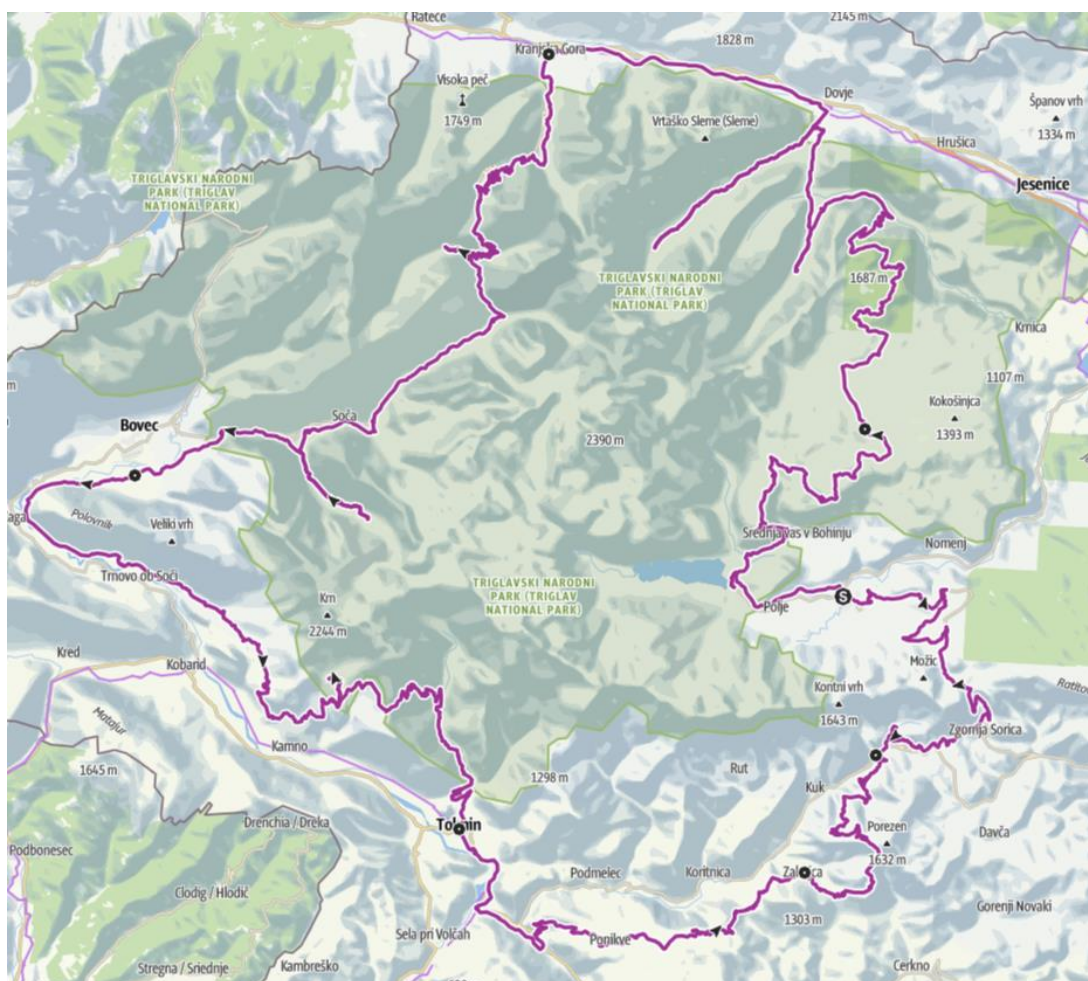
6.2.1 Juliana Bike

V letu 2021 je bila v pripravi krožna turnokolesarska pot Juliana Bike pod okriljem Skupnosti Julijskih Alp. Ta je bila v mesecu juniju 2021 predstavljena tudi javnosti. Gre za prvo krožno turnokolesarsko pot, ki poteka čez območje Triglavskega narodnega parka. Pot je v osnovi del Slovenske turnokolesarske poti, vendar je samostojno zaključena in se lahko razume kot samostojen krog po robu Julijskih

Alp. Temeljna razlika med STKP in Juliana Bike je ta, da so začetki in zaključki etap prestavljeni v naseljene kraje oz. turistična središča Julijskih Alp.

Skupna dolžina	290 km
Skupna višinska razlika	8500 m
Število etap	7 + 3 (pristopne)
Povprečna dolžina etape	40 km
Označbe	Modri smerokazi STKP

Tabela 5: Splošne informacije o turnokolesarski poti Juliana Bike
(Vir: Juliana Bike, 2021)



Slika 18: Trasa Juliana Bike
(Vir: Outdooractive, 2021)

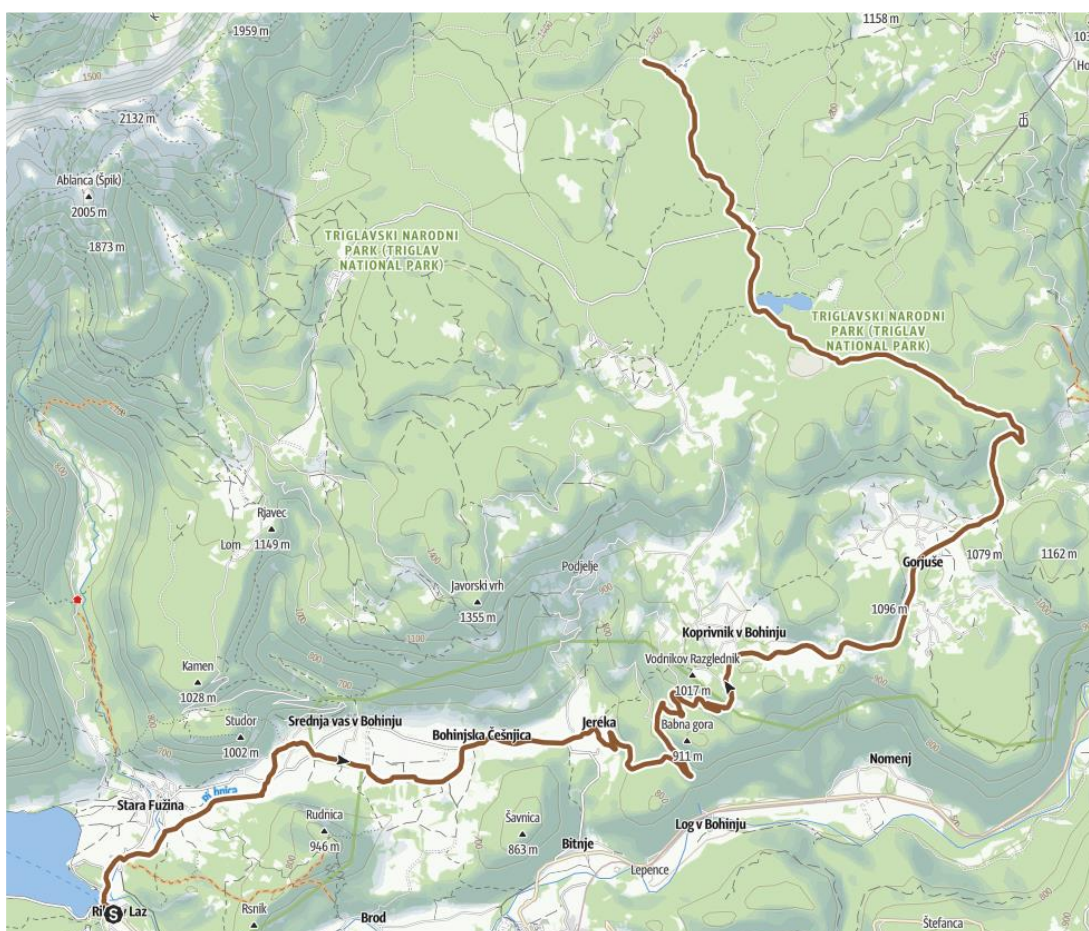
Celotna pot (vključno s pristopnimi trasami) poteka pretežno po gozdnih poteh. Pot poteka 117 km po gozdnih poteh, 82,9 km po cestah, 60,3 km po makadamu, 41,9 km po asfaltu, 9,1 km po drugih poteh in 8,8 km po neznanih poteh.

Na območju Triglavskega narodnega parka potekajo naslednje etape:

- 1. etapa: Bohinjska Bistrica–Goreljek;
- 2. etapa: Goreljek–Kranjska Gora;
- 3. etapa: Kranjska Gora–Bovec;
- 4. etapa: Bovec–Tolmin.

Sovpadanje z mirnimi conami: Klek – širše območje (koda območja: 133), Medvedovec–Goše (k.ob.: 82), robno Bratova peč (k.ob.: 81), robno Kremenovec (k.ob.: 88)

6.2.2 Bohinj–Gorjuše–Planina Kranjska dolina



Slika 19: Trasa Bohinj–Gorjuše–Planina Kranjska dolina
(Vir: Outdooractive, 2021)

Dolžina trase: 26,4 km

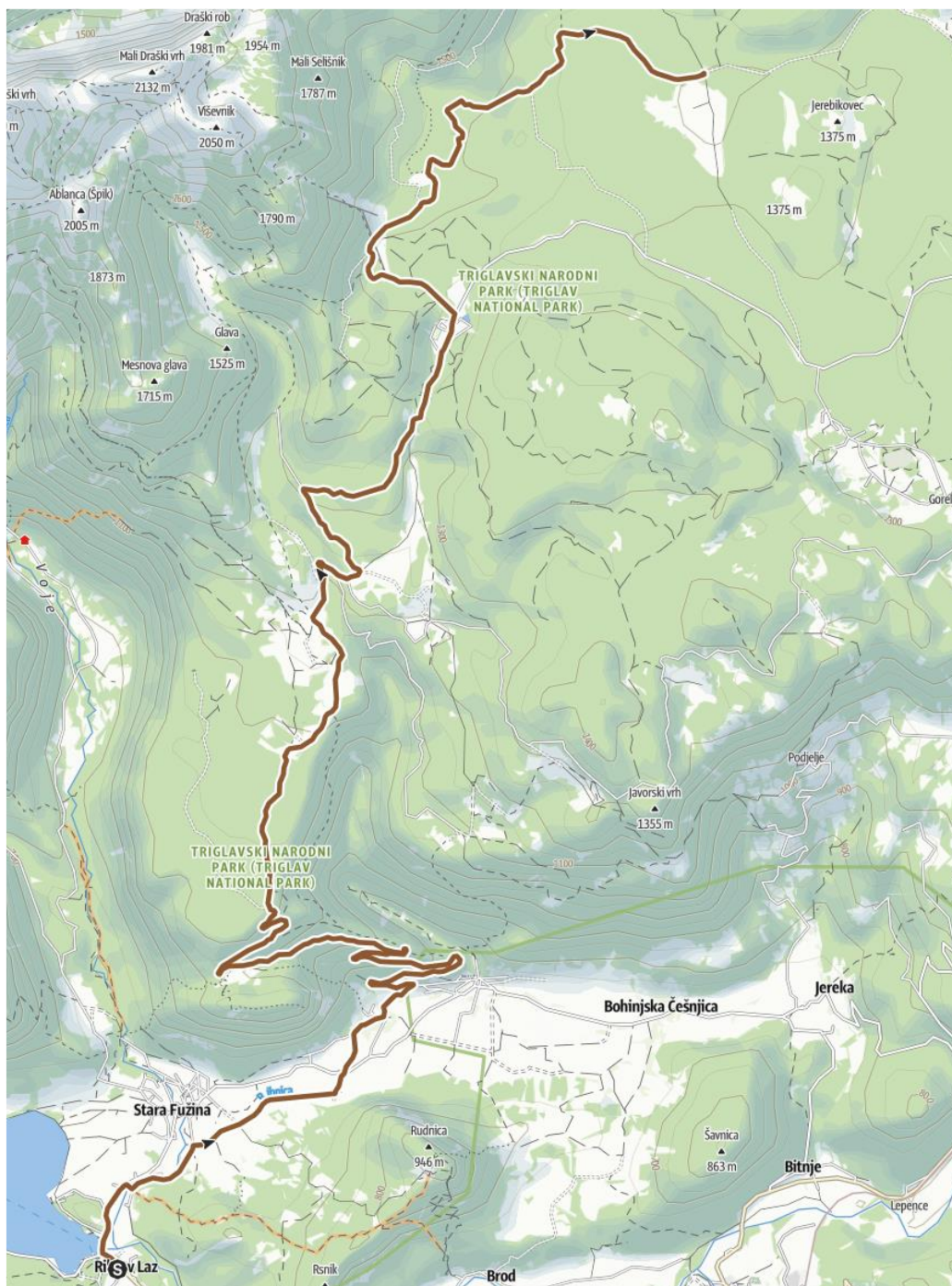
Skupna višinska razlika: 851 m

Povprečni čas vožnje: 3:35 h

Potek: Ribičev Laz–Bohinjska Češnjica–Jereka–Gorjuše–mimo barja Šijec–Planina Kranjska dolina

Mirne cone: mimo mirne cone Šijec (koda območja: 125), S od Šijca (k.ob.: 130), Blejsko Barje (k.ob.: 126) in Z od Blejskega Barja (k.ob.: 132)

6.2.3 Bohinj–Rudno Polje–Planina Javornik



Slika 20: Trasa Bohinj–Rudno polje–Planina Javornik
(Vir: Outdooractive, 2021)

Dolžina trase: 21,5 km

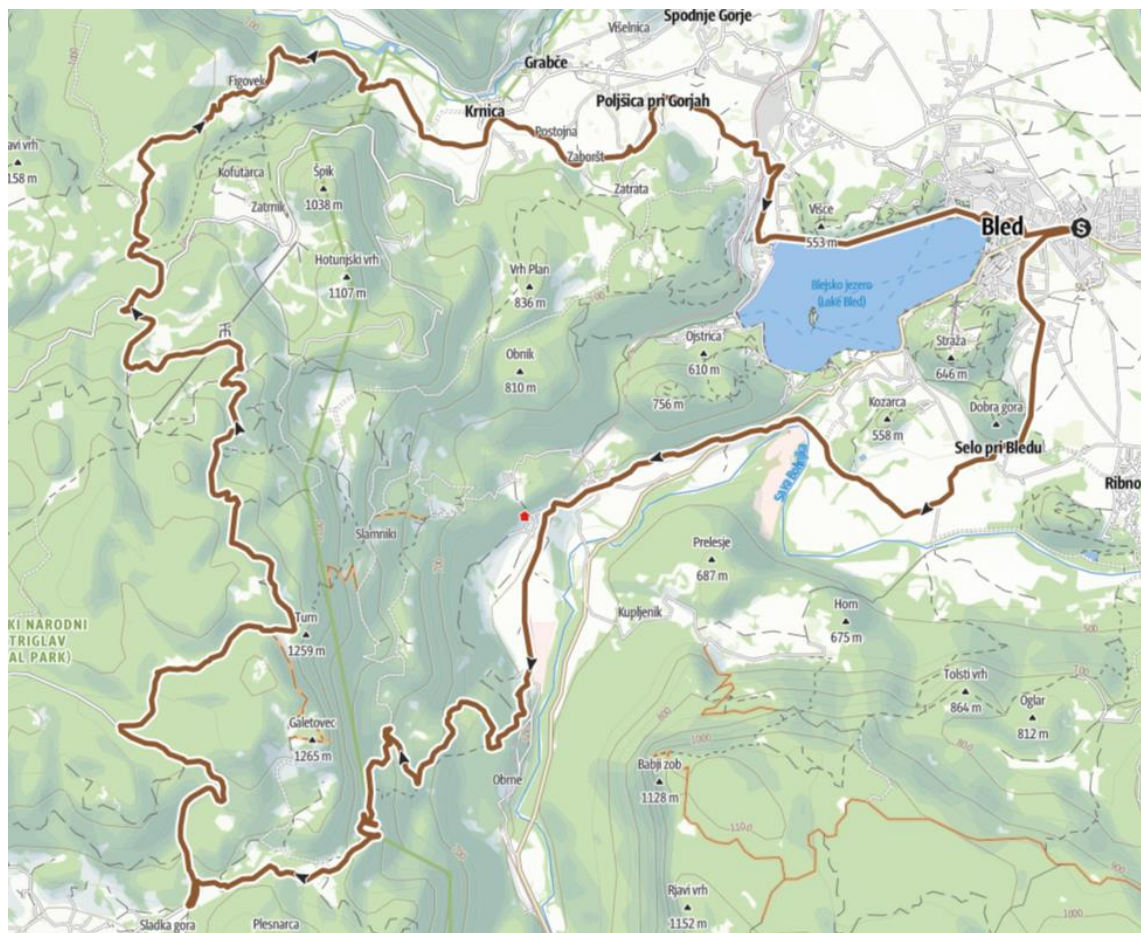
Skupna višinska razlika: 915 m

Povprečni čas vožnje: 3:40 h

Potek: Ribičev Laz–Srednja vas v Bohinju–Planina Uskovnica–Rudno polje–Pri rupah–Planina Javornik

Mirne cone: mimo mirne cone Pri Rupah (koda območja: 110)

6.2.4 Okusi Pokljuke



Slika 21: Trasa Okusi Pokljuki

(Vir: Outdooractive, 2021)

Dolžina trase: 37,2 km

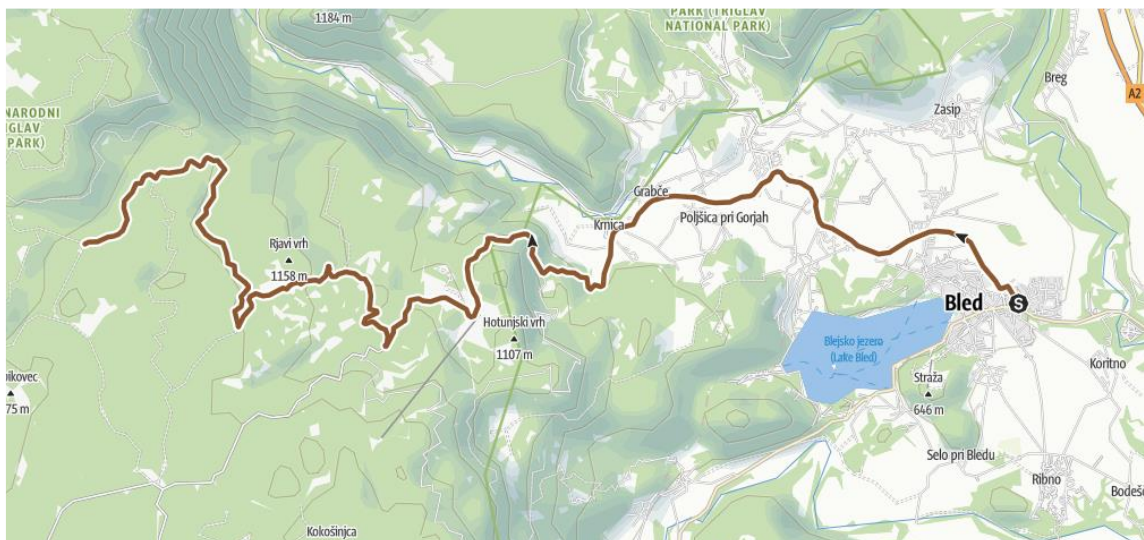
Skupna višinska razlika: 1.057 m

Povprečni čas vožnje: 5:45 h

Potek: Bled–Selo pri Bledu–Bohinjska Bela–Kranjska dolina–Belska planina–Smrečica–Planina Pokljuka–Krnica–Zgornje Gorje–Poljšica pri Gorjah–Bled

Mirne cone: Po robu mirne cone Kokošinjica–Voklo –širše območje (koda območja: 136) in mimo Ogrinc–Voklo (k.ob.: 137)

6.2.5 Bled–Pokljuka (Za lesom)



Slika 22: Trasa Bled–Pokljuka (Za lesom)
(Vir: Outdooractive, 2021)

Dolžina trase: 19.6 km

Skupna višinska razlika: 831 m

Povprečni čas vožnje: 3:40 h

Potek: Bled–Spodnje Gorje–Krnica–Zatrnik–Repečnikov rovt–Za lesom

Mirne cone: Robno—Klek – širše območje (k.o b.: 133)

Pot je tudi dostopna trasa do Juliana Bike kroga po Julijskih Alpah.

6.2.6 Bled–Radovna

Dolžina trase: 15,8 km

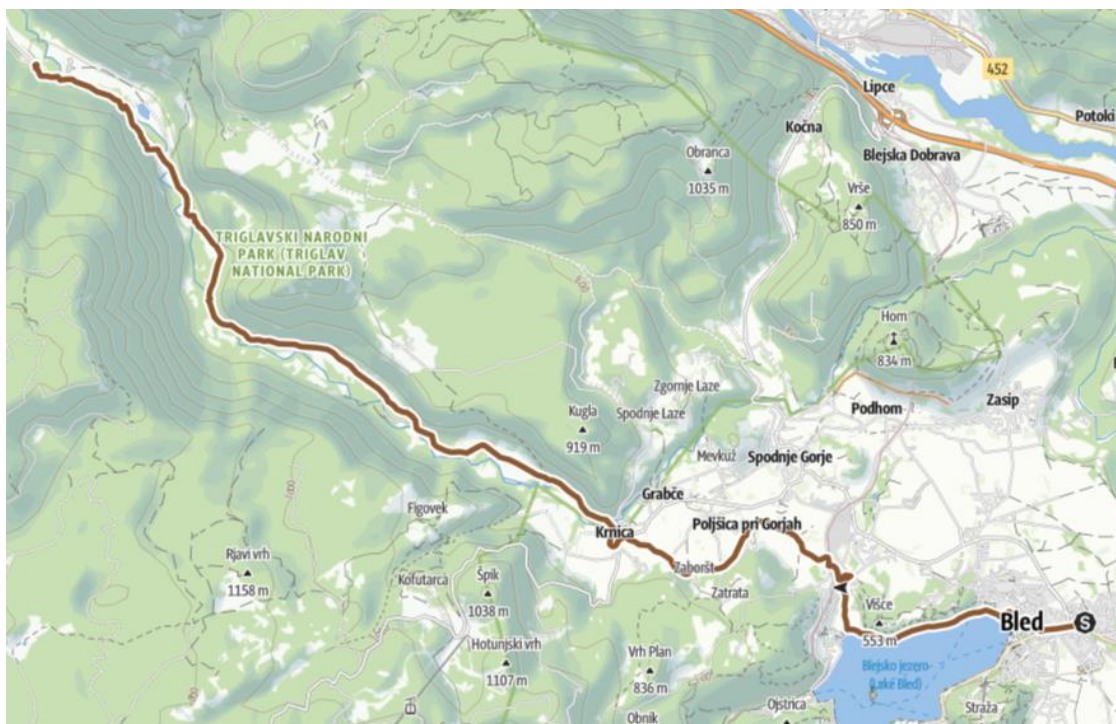
Skupna višinska razlika: 306 m

Povprečni čas vožnje: 2:05 h

Potek: Bled–Poljšica pri Gorjah–Krnica–Radovna

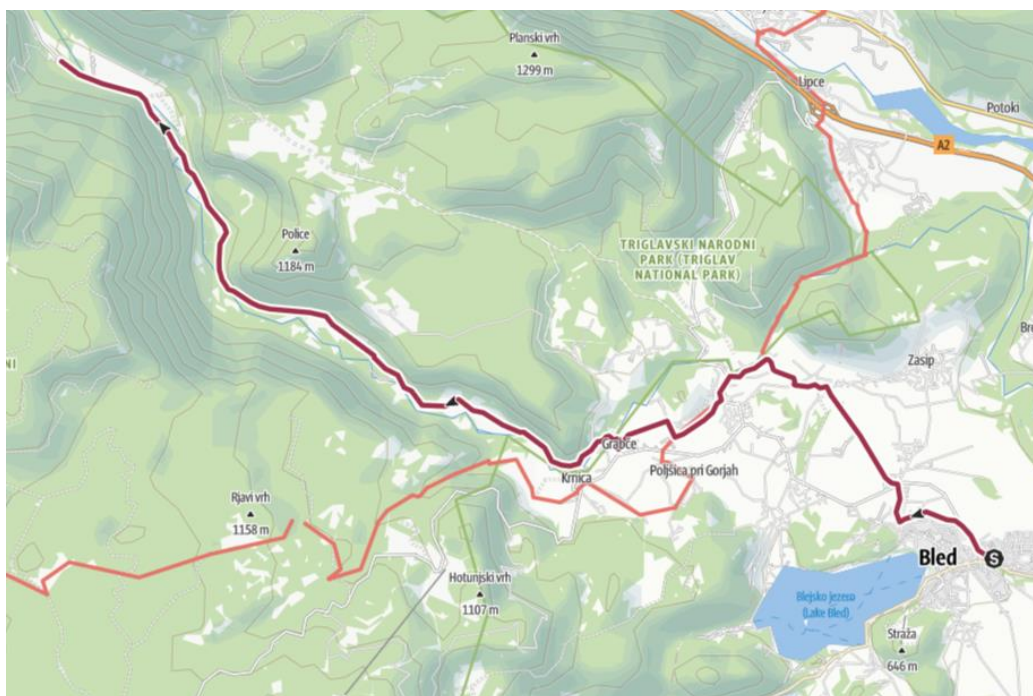
Mirne cone: /

Pot predstavlja dostopno traso do Juliana Bike kroga po Julijskih Alpah.



Slika 23: Trasa Bled–Radovna
(Vir: Outdooractive, 2021)

6.2.7 Bled–Vintgar–Radovna



Slika 24: Trasa Bled–Vintgar–Radovna

(Vir: Outdooractive,2021)

Dolžina trase: 15,8 km

Skupna višinska razlika: 238 m

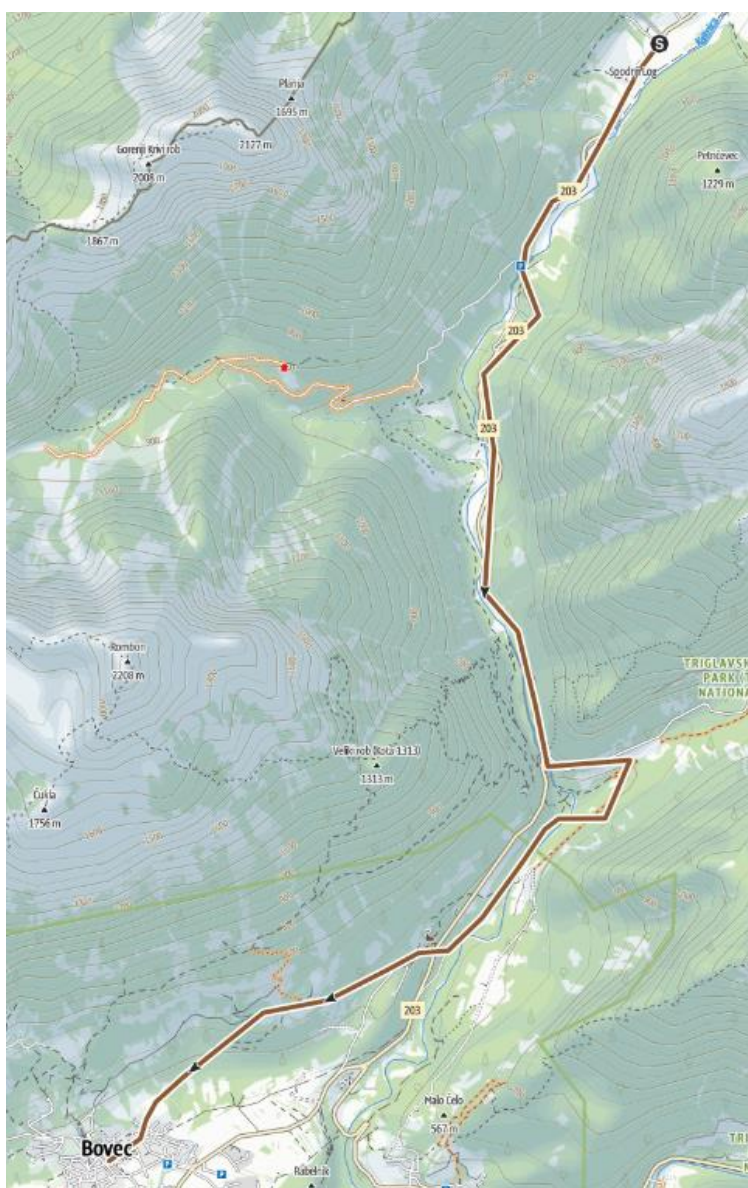
Povprečni čas vožnje: 2:00 h

Potek: Bled–Podhom–Vintgar–Grabče–Krnica–Radovna

Mirne cone: /

Pot predstavlja dostopno traso do Juliana Bike kroga po Julijskih Alpah.

6.2.8 Log pod Mangartom–Bovec



Slika 25: Trasa Log pod Mangartom–Bovec
(Vir: Outdooractive, 2021)

Dolžina trase: 10,3 km

Skupna višinska razlika: 184 m vzpona in 342 m spusta

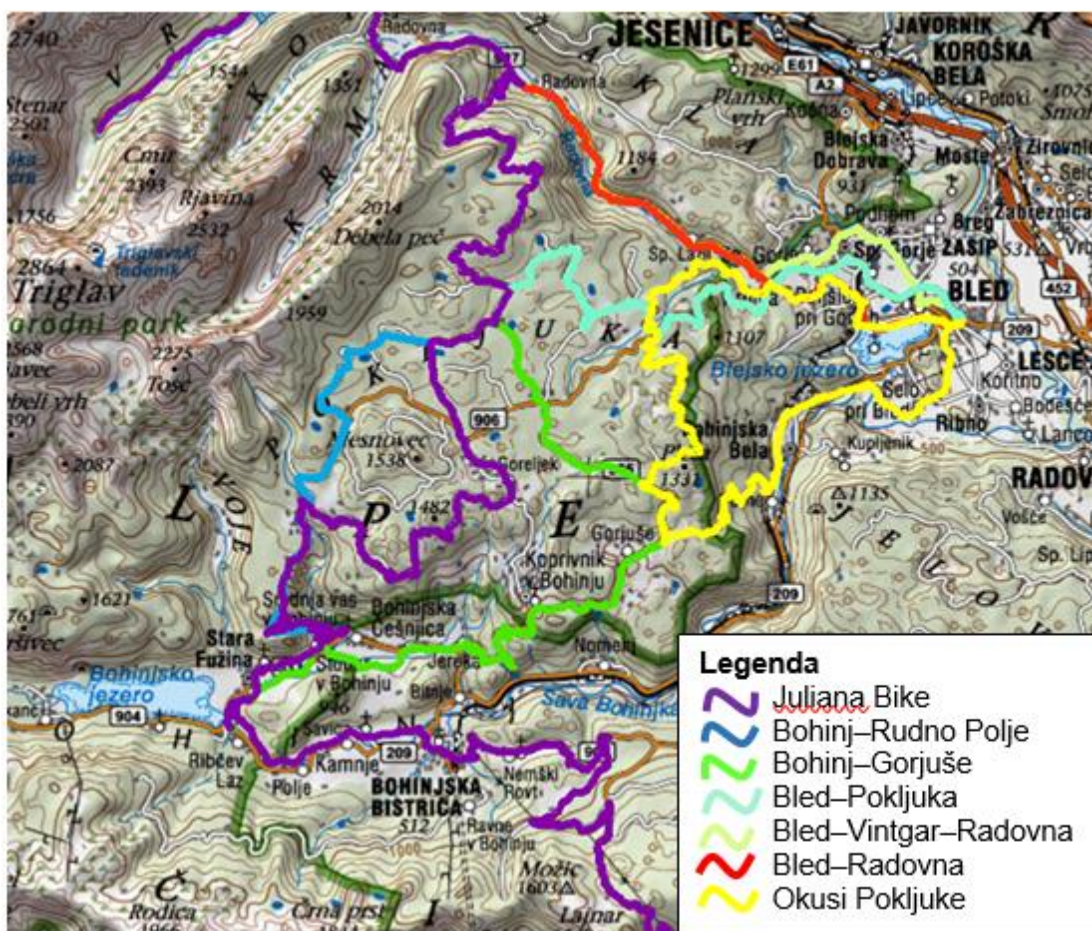
Povprečni čas vožnje: 1:00 h

Potek: Log pod Mangartom–Trdnjava Kluže–Bovec

Mirne cone: /

6.2.9 Skupni prikaz poti na območju Pokljuke

Trase Bohinj–Rudno polje, Bohinj–Gorjuše, Bled–Pokljuka (Za lesom) in Okusi Pokljuke se med seboj prepletajo in jih kolesarji lahko poljubno izbirajo ter sami sestavijo pot kolesarjenja. Prav tako se vse trase, razen Okusi Pokljuke, na delih stikajo z Juliano Bike. Trasi Bled–Radovna in Bled–Vintgar–Radovna sta tudi pristopni trasi Juliana Bike in obenem potekata po podobni trasi.



Slika 26: Prikaz predlaganih poti na območju Pokljuke

(Vir: ArcMap, 2021)

6.3 INFRASTRUKTURA

6.3.1 Označevanje na terenu

Z ZTNP je določeno, da je dovoljeno postavljati znake za označevanje planinskih in drugih poti s soglasjem javnega zavoda TNP. Znaki morajo biti poenoteni in skladni s predpisom, ki ureja označevanje na zavarovanih območjih, na kulturno-etnoloških poteh skladni s predpisom, ki ureja označevanje kulturnih spomenikov, in na planinskih poteh s predpisom, ki ureja označevanje in opremljanje planinskih poti. Znaki morajo biti v skladu s celostno grafično podobo narodnega parka.

Triglavski narodni park stremi k digitalizaciji poti, vendar bi bilo smotrno, glede na omejenost digitalizacije (npr. slab signal) in že samo doživetje na poti, poti označiti z tablami vsaj na odsekih, kjer kolesar zlahka zaide in na delih, kjer kolesarja lahko doleti nevarnost, kot je npr. priključitev na cesto z gozdne poti.

V nadaljevanju smo za primer dobrega označevanja na terenu podali slike označb v Makara Peak Mountain Bike Parku. Gre za park v bližini Wellingtona na Novi Zelandiji, z obnovljenim domorodnim gozdom. Tu so združili gorsko kolesarjenje z ohranjanjem narave. Pri urejanje označevanja gorskokolesarskih poti so se srečali z pomankanjem financ, zato so bile označbe načrtovane z majhnim finančnim vložkom. Označbe so prejele kar nekaj nagrad in odličen odziv gorskih kolesarjev s terena.

Na začetnih točkah gorskokolesarskih poti bi bilo smiselno postaviti informativno tablo, na katerih bi bile prikazane glavne informacije o gorskokolesarskih poteh. Navedene bi bile naslednje informacije:

- dolžina (posameznih) poti;
- zahtevnosti poti;
- povprečni čas kolesarjenja;
- informacije o planinskih kočah in drugi infrastrukturi na poti;
- posebna opozorila na poti (npr. mirne cone);
- QR-koda z informacijami o poteh in z GPX-podatki za vsako pot za prenos na mobilno napravo;
- pravila gorskega kolesarjenja po poteh in v Triglavskem narodnem parku.

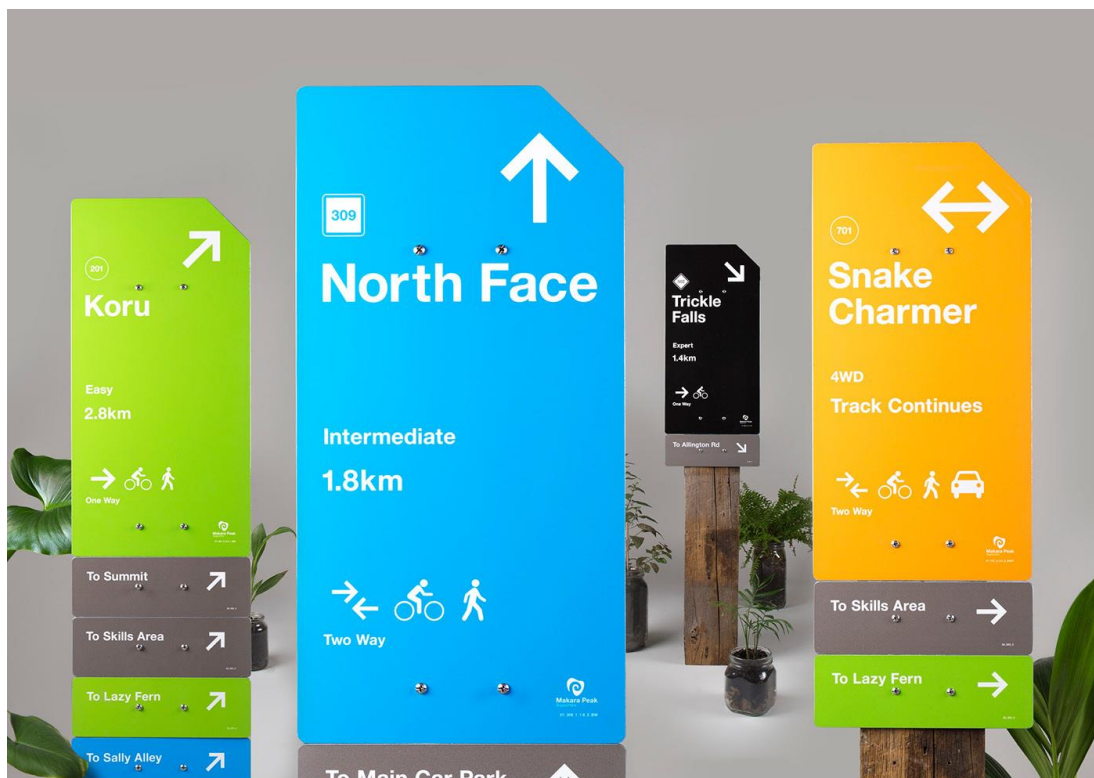
Kljub temu da sklepamo, da se gorski kolesarji podajajo na poti vnaprej pripravljene, bi lahko s takimi tablami pripomogli h ozaveščanju, da kolesarji uporabljajo označene, namensko urejene poti za gorsko kolesarjenje. To se nam zdi pomembno predvsem v okolici turističnih središč, kjer je v poletnem času veliko število tujih gostov. Postavitve predlagane table bi bila smiselna tudi na točkah, kjer so parkirišča in že znane izhodiščne točke za kolesarje, ki se pripeljejo na lokacijo z namenom kolesarjenja po Triglavskem narodnem parku. Table bi lahko postavili tudi v bližini železniških postaj v turističnih središčih v bližini TNP-ja, primerni mesti bi bili Bohinj in Bled.



Slika 27: Primer informativne table gorskokolesarskih poti Makara Peak
(Vir: Behance, 2014)

Za boljšo orientacijo na terenu je smiselno vsaki gorskokolesarski poti določiti svojo barvo, svoje ime ali številko. Pri orientaciji z barvnimi tablami se kolesar lažje orientira. Poti je možno barvno označevati tudi glede na zahtevnost, vendar v primeru ureditve poti v TNP taka označitev ne bi bila potrebna, ker se poti po zahtevnosti posebno ne razlikujejo.

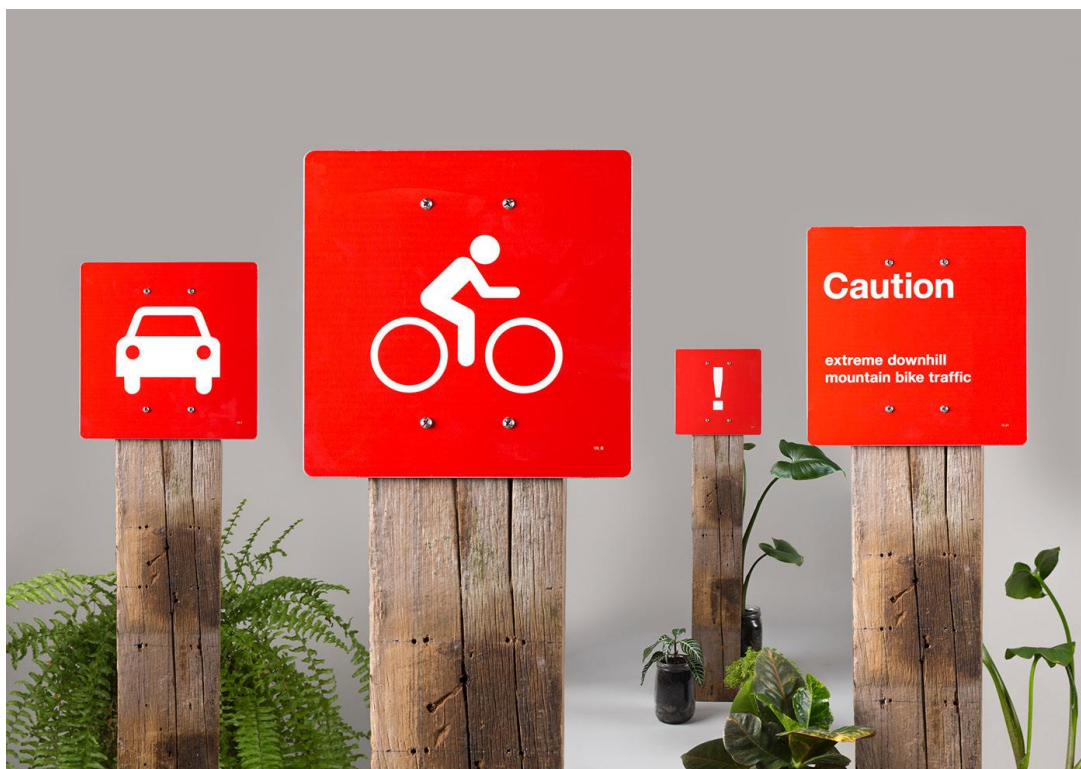
Glede na omejenost digitalizacije, npr. slab signal, prazna baterija ipd., bi bilo smiselno razmisliti o usmerjevalnih tablah na poteh. Usmerjevalne table se lahko postavljajo na že obstoječo infrastrukturo (drogovi), in sicer v taki obliki, da so skladne z ostalimi tablami. Dober primer označevanja pa bi bili lahko tudi bolj trajnostni leseni drogovi, ki bi bili po vseh gorskokolesarskih poteh v parku enaki in bi že s tem kolesar vedel, da je na pravi poti. Usmerjevalne table bi bile manjše dimenzije, na njej pa bi bile barvne označbe poti in usmerjevalni znaki (levo, desno, naprej).



Slika 28: Primeri usmerjevalnih tabel
(Vir: Behance, 2014)

Usmerjevalne table bi morale biti smiselno določene po predhodnem ogledu poti. Tako bi najlažje ocenili, kje so oznake najbolj potrebne. Za pomoč pri označevanju bi bilo smiselno uporabiti informacije od kolesarja, ki bi prekolesaril določeno pot in območja, kjer poteka pot, ne pozna. Tako bi najlažje podal informacije, na katerih odsekih je orientacija zapletena.

Prav tako bi bilo smiselno na delih poti, kjer prihaja do srečanj kolesarjev in pohodnikov ali drugih deležnikov, postaviti opozorilne table. Te bi bile enakih dimenzij, kot so usmerjevalne table. Primerne bi bile tudi na odsekih, kjer je pot bolj zahtevna, na delih, kjer se pot združi s prometno cesto in na odsekih, kjer so parkirišča.



*Slika 29: Primer trajnostnih opozorilnih tabel
(Vir: Behance, 2014)*

Posebne opozorilne table bi bile smiselne tudi na odsekih, na katerih gorsko kolesarska pot prečka mirno cono. Tam bi na tablah navedli informacije o mirni cono, omejitvah ter možnost obvoza, če gre za prepoved vožnje skozi mirno cono. Kot že omenjeno, bi bilo opozorilo navedeno tudi na glavnih informativnih tablah z vsemi gorskokolesarskimi potmi v parku.

V kolikor bi se TNP zavzel za ureditev posebnih poti za kolesarje z električnimi kolesi, bi bile te poti označene drugače. V tem primeru bi na informativnih tablah kolesarji dobili še informacije o polnilnih postajah pri kočah.

Prikazan je bil dober primer označevanja poti, ki bi ga lahko vzpostavili na območju TNP-ja za gorsko kolesarske poti. Pri vzpostavitvi poti je potrebno sodelovanje z drugimi deležniki – relevantno PZS, saj poti v celoti ne potekajo po območju parka in zato se predvideva, da bodo označbe enake kot na turnokolesarskih poteh, vzpostavljenih s strani PZS. Pot Juliana Bike je bila na terenu že označena z modrimi usmerjevalnimi tablami. V kolikor se za predlagane poti predvideva enaka označitev na terenu, bi predlagali, da se poti označi z različnimi številkami in se s tem omogoči lažja orientacija za kolesarje.

6.3.2 Informacije o zahtevnosti poti

Ena od pomembnih stvari pri označevanju je tudi informacija o zahtevnosti poti. Ena od možnih rešitev je vpeljava že obstoječega sistema označevanja zahtevnosti poti, kot je npr. angl. »IMBA Trail Difficulty Rating System«. Lestvica nam pove, kako izkušen mora biti kolesar, ki se poda na pot. Vpeljava obstoječe lestvice je najbolj smiselna, saj jo nekateri kolesarji že poznajo, poleg tega pa predstavlja že uveljavljene standarde prikaza zahtevnosti gorskokolesarskih poti.






Oznaka	Ocena	Primernost	Pot	Povprečen naklon poti	Maks. naklon poti
	Bela – najlažja pot	Začetniki; vse vrste koles	Brez posebnosti	Manj kot 5 %	Maks. 10 %
	Zelena – lahka pot	Začetniki z osnovnim kolesarskim znanjem; primerno za večino vrst koles	Relativno ravna in široka	5 % ali manj	Maks. 15 %
	Modra – zahtevnejša pot	Kolesarji z osnovnim znanjem vožnje izven poti; primerno za navadna gorska kolesa	Nekaj odsekov izven poti (enoslednic), manjše število ovir, kot so korenine in kamni	10 % ali manj	Maks. 15 %
	Črna – zelo zahtevna pot	Kolesarji z dobrim znanjem vožnje izven poti in v dobri fizični pripravljenosti; dobra gorska kolesa	Zahtevni vzponi, zapleteni spusti, tehnične posebnosti – skoki, večje skale	15 % ali manj	Maks. 15 %
	Črna – ekstremno zahtevna pot	Najbolj izkušeni gorski kolesarji	Najbolj zahtevne poti, veliko tehničnih posebnosti	20 % ali več	Maks. 15 %

Tabela 6: Prikaz lestvice IMBA za razvrščanje gorskokolesarskih poti po zahtevnosti (Vir: IMBA, 2021)

Menimo, da informacijo o zahtevnosti gorskokolesarskih poti lahko podamo, kljub temu da se poti med seboj po zahtevnosti bistveno ne razlikujejo. Vpeljava takega sistema je lahko koristna tudi v prihodnje, če bi želeli vzpostaviti kakšno težjo pot.

6.3.3 Ostala infrastruktura

Ob planinskih kočah, mimo katerih potekajo poti, bi se lahko postavile majhne postaje, kjer bi bilo na voljo orodje, če bi imeli težave s kolesi. Prav tako bi bila na voljo tlačilka za kolo. Te točke bi bile označene tudi na kartah. Na območju Karavank so take postaje že na voljo in lahko zelo koristijo kolesarju, posebno na območjih, ki so oddaljena od mestnih središč.

Še ena od možnosti pa bi bila postavitve stojal za kolesa. Ta bi bile lahko namenjena spodbujanju oblike rekreacije, imenovane »Hike&Bike«. Obiskovalec parka se s kolesom pripelje do izhodišča, od tam naprej pa gre na pohod. S tem se spodbuja trajnostna mobilnost v parku. Stojala za kolesa bi bila lahko postavljena na priljubljenih pohodnih izhodiščnih točkah in bi bila trajnostna – izdelana iz lesa (slika spodaj). Problem bi se lahko pojavil z varnostnega vidika, saj bi bilo za obiskovalce puščanje koles na nevarovanih območjih tvegano. Smiselno bi bilo, da bi se stojala za kolesa postavila na vidna mesta, ob infrastrukturi, kjer bi do takih nevarnosti težje prišlo, ali pa bi stojala opremili z varnostno kamero in posebnim sistemom.



Slika 30: Preprosto leseno stojalo za kolesa
(Vir: Mount Rainer National Park, 2019)

6.4 DIGITALIZACIJA POTI IN DRUGO PRIKAZOVANJE POTI

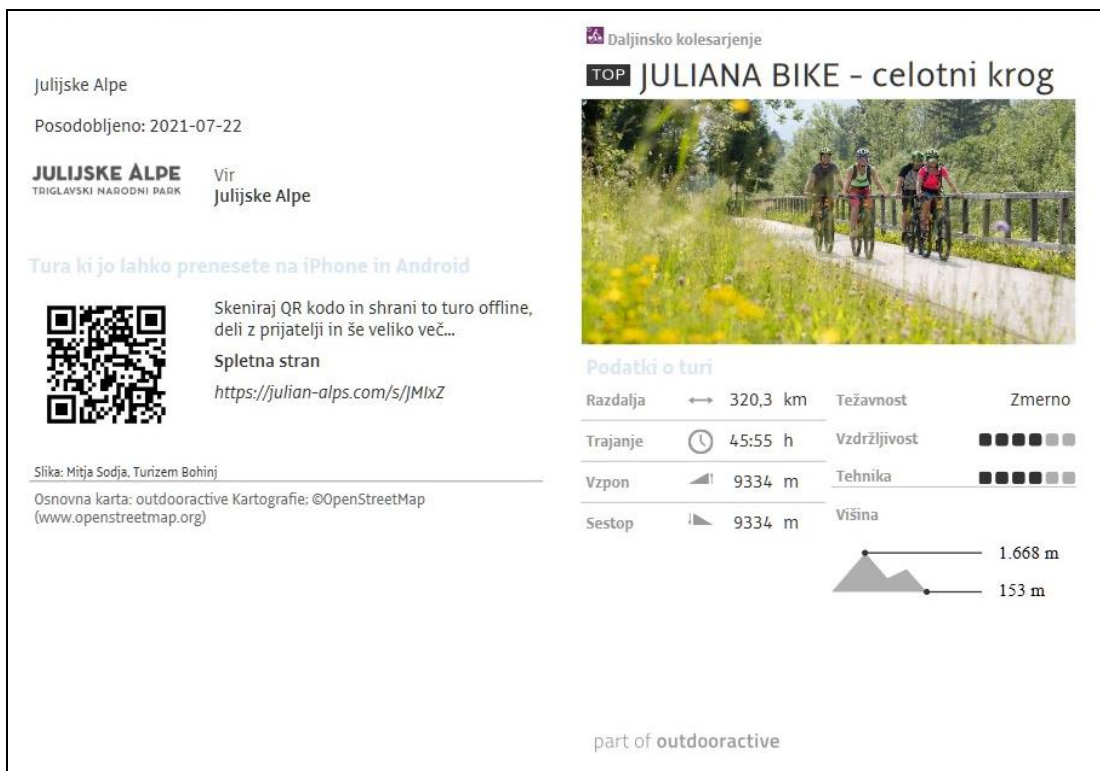
Triglavski narodni park stremi k digitalizaciji poti in s tem k manjšemu obremenjevanju okolja z letaki, kartami in ostalim potrošnim materialom ter tudi tablami na terenu. Predlagamo, da se vse informacije o gorskokolesarskih poteh objavijo na spletni strani Triglavskega narodnega parka in tudi na drugih portalih, kjer bi informacije lahko dosegle večje število kolesarjev. S tem bi kolesarje usmerjali k vožnji po urejenih gorskokolesarskih poteh.

6.4.1 Outdooractive

JZ TNP bo za digitalizacijo gorskokolesarskih poti uporabil platformo Outdooractive. Aplikacija je zelo priročna, ker kolesarjem ponuja vse informacije o poti, GPX-datoteko poti, možnost združevanja več poti ter možnost komentiranja, na primer vnašanja podatkov o razmerah na poti in ocenjevanje poti. Poleg športnih funkcij Outdooractive ponuja tudi informacije o lokalnih znamenitostih, narodnih parkih, nastanitvenih obratih in ostali turistični ponudbi kraja oz. regije. Dostopna je tudi na mobilnih napravah, kjer je možnost direktne navigacije na poti. Aplikacija se zavzema za sodelovanje z narodnimi parki in za izvajanje športnih aktivnosti v skladu s pravili parkov.

Turnokolesarski krog Juliana Bike je od letošnjega leta že na voljo v digitalizirani obliki na portalu Outdooractive. Krog Juliana Bike je razdeljen še na posamezne etape, za kolesarje, ki bi radi prevozili le del kroga. Poudarjeno je tudi, da pot v velikem delu poteka na območju Triglavskega narodnega parka, kjer veljajo posebna pravila. Ta so tudi navedena.

Menimo, da je pomemben tudi prikaz infrastrukture na poti – koč, parkirišč, ... Pri digitalnem prikazu poti je velika prednost ravno v tem, da lahko skozi čas spreminjamo in dodajamo različne točke na poteh.



Slika 31: Primer prikaza poti Juliana Bike na platformi Outdooractive
(Vir: Skupnost Julijske Alpe, 2021)

6.4.2 Ostale aplikacije

JZ TNP je v letu 2021 začel sodelovanje z organizacijo Digitize the Planet, ki zastopa številne zainteresirane organizacije s področja športa v naravnem okolju in ohranjanja narave. Cilj je digitalizirati vse ustrezne predpise, vključno z zakoni in lokalnimi pravili za njihovo uporabo na prostem.

Baza podatkov bo predvidoma uporabna za vse vrste aplikacij in bo omogočala, da se na različnih aplikacijah ne bodo prikazovale poti, trase, območja ali točke, ki bi bile v nasprotju z varstvenimi režimi v zavarovanih območjih.

Nekaj najbolj priljubljenih platform, ki ponujajo informacije o gorskokolesarskih poteh:

- Komoot,
- Strava,
- Trailforks,
- MTB Project,
- All Trails.

6.5 VZDRŽEVANJE POTI

Dober primer vzdrževanja poti je že vzpostavljen v nekaterih narodnih parkih po svetu. Tako kot TNP se veliko parkov sooča s pomanjkanjem kadra in se zato zatekajo k drugačnim rešitvam. Ena od teh temelji na prostovoljnem delu gorskokolesarske skupnosti. Tak sistem bi bilo možno vzpostaviti tudi v Triglavskem narodnem parku.

Vzdrževanje poti zajema naslednje:

- nadzor nad potmi in možnostmi vandalizma;
- pregled označb na terenu;
- pregled poti in erozijsko občutljivih območij;
- obrezovanje in čiščenje vegetacije na poti (varnost kolesarjev);
- poročila o stanju na poteh in drugi predlogi.

Vizija je, da so prostovoljci v pomoč pri urejanju gorskokolesarskih poti in so obenem tudi advokati naravi prijaznega gorskega kolesarjenja. Skupina prostovoljcev ima tudi svojega vodjo, ki koordinira dejavnosti. Pred začetkom prostovoljnega dela se morajo prostovoljci udeležiti delavnice, na kateri se naučijo osnovnih informacij o Parku, gorskem kolesarjenju in vzdrževanju poti. Spodbuja se javljanje razmer na poti in podajanje mnenj o poteh in nadaljnjem razvoju oz. izboljšanju kakovosti obstoječih poti. Predlagani bi bili sestanki enkrat mesečno, od spomladi do jeseni, na katerih bi si udeleženci izmenjali vsa mnenja.

Predlagali bi tudi sodelovanje z drugimi deležniki, kot sta Turnokolesarska komisija PZS s svojim usposabljanjem za turnokolesarske vodnike in Kolesarska zveza Slovenije z usposabljanji za vodnike gorskega kolesarstva. Sodelovanje bi bilo mogoče tudi s športnimi agencijami. Tako bi lahko preko predlaganih organizacij in športnih agencij povabili deležnike k sodelovanju.

Opcijo pa predstavljajo tudi lokalne turistične organizacije. Te bi lahko aktivno pristopile h vzdrževanju poti. LTO bi lahko h tem pristopil tudi s pomočjo športnih agencij, ki poti v Triglavskem narodnem parku uporabljajo za vodene kolesarske izlete ali pa pri izposoji koles kolesarje usmerjajo na poti v Parku.

6.6 PRAVILA GORSKEGA KOLESARJENJA

Pravila gorskega kolesarjenja so pomemben aspekt gorskokolesarskih poti. Navedena morajo biti na spletni strani TNP in v skrčeni obliki tudi na informativnih tablah gorskokolesarskih poti in na letakih. Na voljo morajo biti tudi v angleškem jeziku, saj je velik del obiskovalcev tujcev.

Naslednja priporočila so bila sprejeta na skupščini CAA, ki je bila 8. septembra 2012 v Švici, in so navedena na spletni strani Turno kolesarskega odseka PZS in bi bila

zaradi uveljavljenosti na STKP in drugih poteh po Evropi primerna tudi na območju Triglavskega narodnega parka.

1. Zdravi na kolo

Turno kolesarstvo je vzdržljivostni šport, ki spodbujevalno deluje na srce, mišice in krvni obtok, zato od vas zahteva, da ste zdravi in da realno ocenite svoje zmožnosti. Ne postavljajte si prehudih časovnih omejitev ter intenzivnost in dolžino svojih tur stopnjujte počasi.

2. Skrbno načrtujte

Pri izbiri kolesarske ture, ki ustreza vaši vzdržljivosti in sposobnostim, naj vam bodo v pomoč specializirana literatura, zemljevidi, internet in poznavalci. Vedno prilagodite turo glede na skupino, vremensko napoved in trenutne razmere. Opozorilo turnim kolesarjem, ki vozijo sami: tudi majhna nezgoda lahko vodi do resne nesreče.

3. Kolesarite samo po ustreznih poteh

Ne kolesarite zunaj urejenih poti, da ne povzročite erozije tal. Uporabljajte samo kolesarjem dovoljene ceste in poti ter spoštujte krajevne omejitve in predpise, da se izognete nesporazumom z lastniki zemljišč, oskrbniki poti in drugimi uporabniki.

4. Preglejte svoje kolo

Pred vsakim kolesarjenjem preverite zavore, tlak v pnevmatikah, zatesnjenost koles, vzmetenje in prestave. Z rednim servisom kolesa pri specializiranem serviserju boste zagotovili, da je kolo tehnično brezhibno. Poskrbite, da je sedež v ustreznem položaju.

5. Poskrbite, da imate s seboj vse, kar potrebujete

V vašem nahrbtniku naj bodo topla oblačila, zaščita pred dežjem in vetrom, komplet za popravilo kolesa in komplet prve pomoči pa tudi mobilni telefon (evropska številka za klic v sili: 112), baterijska svetilka ter dovolj hrane in pijače. Rokavice in očala naj zaščitijo vaše roke in oči. Zemljevid in GPS sta v pomoč pri orientiranju.

6. Vedno nosite čelado

Navzgor ali navzdol – vedno nosite čelado! V primeru padca ali trčenja vas lahko čelada zaščiti pred poškodbami glave ali vam celo reši življenje. Poškodbe preprečujejo tudi ščitniki.

7. Pešci imajo prednost

Bodite uvidevni do pešcev, tako da svojo prisotnost naznanite dovolj zgodaj in upočasnite vožnjo. Po potrebi ustavite. Če prijazno pozdravite, vas bodo lepše sprejeli. Kolesarite v majhnih skupinah in se izogibajte potem, ki jih množično uporabljajo pohodniki.

8. Uravnavajte svojo hitrost

Prilagodite svojo hitrost razmeram! Vozite previdno in bodite vedno pripravljeni na zaviranje, saj se lahko nepričakovane ovire pojavijo kadarkoli. O kolesarjenju in zavornih tehnikah lahko več izveste na tečajih turnega kolesarstva.

9. Za seboj ne puščajte ničesar

Preprečite erozijo tal in poškodbe na poteh, tako da zavirate narahlo, ne da bi ob tem zablokirala kolesa. Odnosite smeti s seboj in ne povzročajte hrupa.

10. Pomislite na živali

Divje živali se prehranjujejo v mraku, zato kolesarite pri dnevni svetlobi, da jih ne motite. Živini na paši se približajte v tempu hoje in za sabo zapirajte vrata ograd za živino.

Posebno točko bi namenili še mirnim conam, kjer bi opozorili, da v njih veljajo posebna pravila zaradi še večje občutljivosti narave v tem območju.

6.7 NOSILNE ZMOGLJIVOSTI

Športno rekreativne aktivnosti, vključno z gorskim kolesarjenjem, so iz leta v leto bolj v porastu. Intenziteta in množičnosti izvajanja različnih oblik dejavnosti v zavarovanem območju lahko vplivajo na nosilno zmogljivost naravnega okolja. Pri urejanju gorskokolesarskih poti bi bilo smiselno razmisliti o možnosti določitve nosilnih kapacitet okolja na območju poti. Menimo, da je vnaprejšnja pripravljenost pomembna za pravočasno umirjanje, prepoved ali preusmeritev dejavnosti. Glede na trend naraščanja števila koles se namreč pojavlja vprašanje, ali bo ta trend v prihodnje še naraščal in kako bi to lahko vplivalo na ravnovesje med varstvom narave in doživljanjem le-te v Triglavskem narodnem parku. Določitev nosilnih zmogljivosti bi bila potrebna na vseh treh področjih nosilnih kapacitet:

- okoljsko,
- socialno,
- ekonomsko.

Okoljska nosilna kapaciteta predstavlja število obiskovalcev, ki ne povzroči zaznavnih ali vsaj nepopravljivih ekoloških sprememb v ekosistemih na območju. Socialna predstavlja število in gostoto obiskovalcev, pri katerih število srečanj ali drugih nenačrtovanih interakcij med posamezniki ali skupinami začne zmanjševati njihovo prijetno doživetje. Ekonomska pa predstavlja število obiskovalcev, ki maksimira realne ali namišljene čiste prihodke.

Pomemben del predstavljajo tudi mnenja in želje lokalnega prebivalstva. S pomočjo določitev nosilnih kapacitet bi lažje uravnavali gorsko kolesarjenje in predvsem skrbeli za trajnostni, ekonomsko upravičen in lokalnemu prebivalstvu prijazen razvoj te dejavnosti. Z določitvijo bi tudi lažje postavili okvir, do katere meje je gorsko kolesarstvo na območju Parka sprejemljivo in ne predstavlja večjega vpliva na

naravno okolje. Pri tem bi posebno izpostavili še e-kolesa, s katerimi se bo vedno več ljudi, veliko teh tudi neizkušenih kolesarjev, podajalo na poti.

6.8 MONITORING

Monitoring predstavlja načrtno in stalno opazovanje nekega določenega pojava ali aktivnosti. S pomočjo monitoringa lahko spremljamo, kakšen vpliv imajo poti na okolje ter v kakšnem obsegu. Za uspešen in predvsem uporaben monitoring bi bilo potrebno narediti ustrezen dolgoročni načrt. Izsledki monitoringa bi bili lahko v veliko pomoč tudi pri določanju nosilnih zmogljivosti.

Monitoring bi bil pomemben predvsem na:

- območjih mirnih con;
- območjih, ki so v bližini mirnih con;
- erozijsko občutljivih območjih;
- območjih, kjer se beleži največji obisk.

Znanstveniki so v študijah že ugotovili, da je vpliv kolesarja na podlago večji, če so tla mokra. TNP bi lahko z monitoringom spremljal, če je erozija na delih, kjer so tla bolj mokra, večja, in nato te poti zapiral v določenih obdobjih – npr. zgodaj pomladi ali po deževnem vremenu. Taka praksa se je izkazala za uspešno v nekaterih parkih v tujini, saj kolesarji s tem manj erozijsko obremenjujejo poti, kar pomeni tudi manj vzdrževanja teh poti in boljše doživetje za kolesarje.

TNP že izvaja monitoring štetja obiskovalcev na različnih pohodniških poteh v Parku. Za uspešen monitoring je potrebno razviti splošen postopek za spremljanje poti in ga uporabiti na različnih mestih po parku. Vsako leto je potrebno podatke zbrati v obliki poročil. Na trgu danes obstajajo tudi posebni števci za štetje kolesarjev. Monitoring je glede na izrazito sezonskost smiselno izvajati v spomladanskem, jesenskem in poletnem času. V zimskem času se podatki lahko zberejo in analizirajo. Pri monitoringu si lahko pomagamo tudi z mnenji in predlogi kolesarjev s poti.

V nadaljevanju smo pri predlaganih gorskokolesarskih trasah pregledali potek in navedli vse mirne cone. Pri navedbah mirnih con smo upoštevali vse tiste, ki se nahajajo v radiju največ 100 metrov od poti. Med opombami smo to tudi navedli.

6.8.1 Juliana Bike

S pomočjo programa ArcGis smo pregledali potek poti Juliana Bike in ugotovili, da pot na nekaterih delih prečka mirne cone. Mirne cone so navedene v smeri poteka poti Juliana Bike (od Bohinjske Bistrice v nasprotni smeri urinega kazalca).

Mirna cona	Koda območja	Površina (v ha)	Omejitev	Opombe
Klek – širše območje	133	553,6	Uporaba izključno označenih obstoječih poti, ki jih določi JZ	
Medvedovec, Goše	82	5,5	Popolna omejitev dostopa od 1. 3. do 1. 7.	
Bratova peč	81	7	Popolna omejitev dostopa od 1. 3. do 1. 7.	Pot prečka le po robnem delu
Kremenovec	88	23,3	Popolna omejitev dostopa od 1. 3. do 1. 7.. Uporaba izključno označenih obstoječih poti, ki jih določi JZ	Pot prečka le po robnem delu

Tabela 7: Mirne cone v povezavi z Juliana Bike krožno potjo
(Vir: Lasten, 2021)

STKP tako kot tudi pot Juliana Bike poteka čez območje Kleka in skozi mirno cono Medvedovec Goše, kjer velja popolna omejitev dostopa od 1. 3. do 1. 7. Na tem mestu monitoring ob upoštevanju pravil kolesarjev ne bi bil potreben.

6.8.2 Sekundarno omrežje poti

Pot	Mirna cona	Koda območja	Površina (v ha)	Omejitev	Opombe
Bohinj–Gorjuše	Šijec	125	14,9	Popolna celoletna omejitev dostopa na območje	Pot v radiju <100m od meje mirne cone
	S od Šijca	130	2,9		
	Blejsko Barje	126	14,1		
	Z od Blejskega barja	132	0,9		
Bohinj–Rudno Polje	Pri Rupah	110	35,7	Popolna omejitev dostopa na območje od 1. marca do 1. julija	Pot v radiju <100m od meje

					m. cone
Okus Pokljuke	Kokošijca – Voklo – širše območje	136	174,3	Hoja in uporaba izključno označenih obstojećih planinskih poti, mulatjer ali tistih poti, katerih uporabo dovoli JZ	Pot poteka po robnem delu mirne cone
	Ogrinc — Vogel	137	10,9	Hoja in uporaba izključno označenih obstojećih planinskih poti, mulatjer ali tistih poti, katerih uporabo dovoli JZ	Pot v radiju <100m od meje mirne cone
Bled– Pokljuka	Klek- širše območje	133	553,6	Hoja in uporaba izključno označenih obstojećih planinskih poti, mulatjer ali tistih poti, katerih uporabo dovoli JZ	Pot poteka po robnem delu mirne cone

*Tabela 8: Predlagane poti in sovpadanje z mirnimi conami
(Vir: Lasten, 2021)*

Pri sekundarnem omrežju predlaganih poti nobena pot ne prečka mirne cone. Po robu mirne cone potekata le poti Okus Pokljuke in Bled–Pokljuka. Na teh mestih ni posebnih omejitev, razen uporaba izključno označenih poti, določenih s strani TNP.

Predlagali bi, da JZ TNP spremlja stanje predvsem na območju Šijca in Blejskega barja, saj kolesarska pot v tem delu poteka blizu mirnih con, kjer veljajo najstrožje omejitve. Ker gre za barja, v tem delu pričakujemo tudi večjo izpostavljenost eroziji.

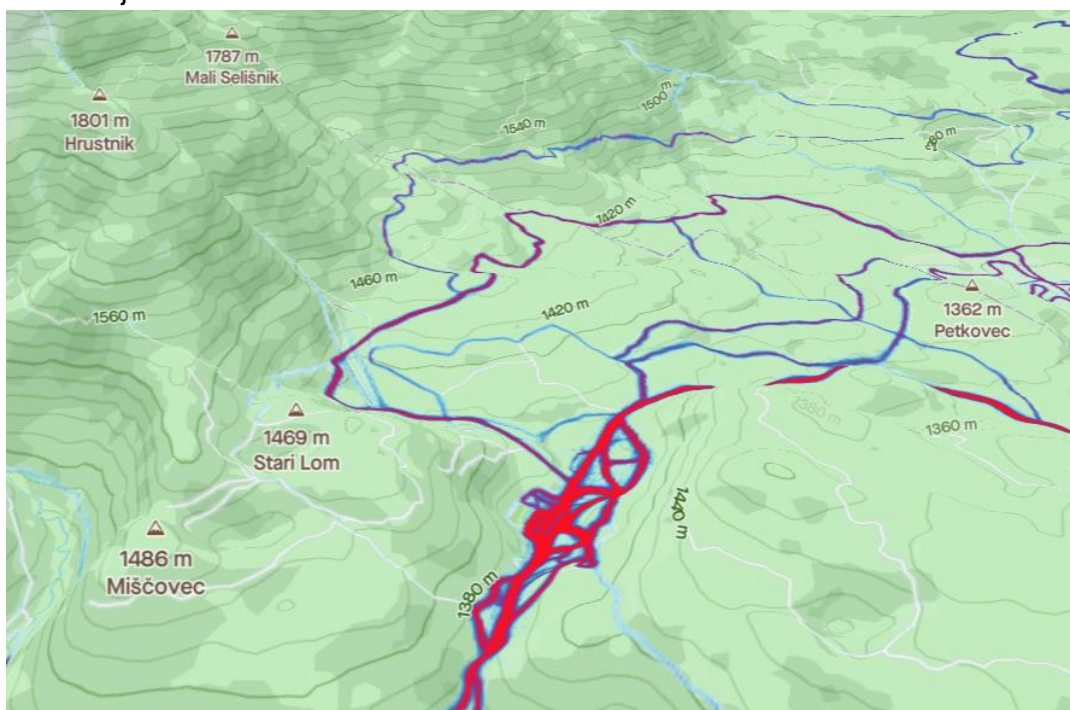
6.9 NADZOR NAD NEDOVOLJENO VOŽNJO

Naravovarstveni nadzorniki skrbijo za upoštevanje ZTNP na območju Parka. Kot že omenjeno, si nadzorniki pri nadzoru nedovoljenih voženj na območju TNP lahko pomagajo z aplikacijami, na katerih kolesarji objavljajo svoja kolesarska doživetja. S pomočjo spremljanja aplikacij lahko nadzorniki pogosteje izvajajo nadzore na območjih, kjer prihaja do kršitev.

Strava Heatmap je ena od takšnih aplikacij, saj ponuja vpogled v prostor in njeno obremenjenost s športnimi aktivnostmi. Ponuja t. i. toplotno karto (ang. Heatmap),

na kateri so prikazane vse (javne) športne aktivnosti po celem svetu, posnete s programom Strava, v zadnjem letu. Karta se posodablja vsak mesec. Vpogled je možen tudi le za kolesarske dejavnosti. Menimo, da je uporaba Strava Heatmap zelo priročna, saj nam ponudi dobro predstavo, katera območja v Parku so najbolj obremenjena, in nam pokaže osnovno sliko dogajanja v prostoru. Nadzorniki lahko s pomočjo tega programa spremljajo stanja v okolju in predvsem dostopajo do informacij, kje v prostoru prihaja do kršitev.

Prav tako je smiselno spremljanje drugih, že prej navedenih športnih aplikacij, kjer lahko zasledimo, če prihaja do vpisov poti, kjer kolesarjenje ni dovoljeno. Stremijo k opozarjanju kolesarjev, naj uporabljajo označene poti in ne k takojšnemu kaznovanju.



Slika 32: Strava Heatmap na območju Pokljuke v 3D-verziji zemljevida
(Vir: Strava Heatmap, 2021)

6.10 MOŽNOSTI FINANCIRANJA

JZ TNP pri urejanju gorskokolesarskih poti postavi okvirje, režime in usmeritve za poti na območju parka. Tako je potrebno za vse navedene stvari, upravljalce poti iskati med gorskokolesarsko skupnostjo, Planinsko zvezo, lokalnimi skupnostmi in turističnimi organizacijami. V nadaljevanju tako predlagamo nekaj rešitev, ki bi bile v pomoč upravljalcu pri financiranju poti.

Za boljši pregled nad financiranjem gorskokolesarskih poti bi predlagali, da se opravi analiza stroškov in koristi. Določiti bi bilo potrebno, kakšen bi bil obseg stroškov ureditve poti in nadaljnjega vzdrževanja poti.

Pred ureditvijo novih poti bi bilo potrebno:

- določiti obseg sredstev, ki so na voljo;
- določiti okvirne stroške;
- pregledati možnosti dodatnega financiranja;
- narediti načrt porabe sredstev in določiti način spremljanja teh sredstev.

Nadalje bi bilo možno povezovanje s partnerji, zainteresiranimi za športne aktivnosti na prostem. To bi bila lahko podjetja, ki se ukvarjajo z urejanjem prostora, turistične organizacije in tudi podjetja v zasebnem sektorju – kolesarske agencije, dobavitelji koles ipd.. Možnosti financiranja se pojavljajo tudi pri sodelovanju z interesnimi skupinami v tujini, kot sta IMBA Europe in European Cycling Federation. Skupine zaradi donacij, ki jih prejmejo od velikih podjetij, kot je Sram, spodbujajo urejanje poti širom po Evropi. Vsako leto se razpiše več različnih projektov, kjer deloma ali v celoti financirajo ureditev gorskokolesarskih poti.

Eno od možnosti predstavljajo sredstva Evropske unije. EU s svojimi projekti spodbuja kolesarjenje predvsem kot prehajanje k uporabi trajnostne mobilnosti. Primer takega projekta je DIRTT, ki poteka od leta 2019. Cilj projekta je razviti režim strokovnega usposabljanja za načrtovanje poti, načrtovanje, gradnjo, vzdrževanje in upravljanje trajnostnih gorskokolesarskih poti.

S spodbujanjem trajnostne mobilnosti v parku pa bi se lahko pridobila sredstva za vpeljavo programa »Bike&Hike«, kjer se spodbuja uporaba kolesa kot prevoznega sredstva do izhodišč pohodniških poti. S pomočjo sredstev EU bi se lahko vzpostavil kvaliteten sistem urejenih gorskokolesarskih poti.

V Sloveniji možnost financiranja gorskokolesarske infrastrukture predstavlja letni program športa na državni ravni. Fundacija za šport je v letu 2021 objavila:

- javni razpis Fundacije za šport za sofinanciranje gradnje športnih objektov in površin za šport v naravi v letih 2021, 2022 in 2023;
- javni razpis Fundacije za šport za sofinanciranje športnih programov, razvojne dejavnosti v športu, športnih prireditev in promocije športa ter družbene in okoljske odgovornosti v športu v letu 2021.

Na predlaganih razpisih je možno pridobiti sredstva za gradnjo športnih površin in razvoj in promocijo športa ter okoljske in družbene odgovornosti. V našem primeru bi bilo sredstva mogoče pridobiti na področju ureditve poti, predvsem označevanja – za informativne in usmerjevalne table; za promocijo – letaki, oglaševanje novih poti ali pa npr. pri vzpostavitvi projekta kot je Hike&Bike v smislu okoljske odgovornosti.

Kot že omenjeno, bi se del stroškov lahko pokrilo s pomočjo dela prostovoljcev. Na tem mestu bi poudarili, da bi lahko v poletnem času pomagali tudi prostovoljni nadzorniki. Organizirale pa bi se tudi delovne akcije, kjer bi udeleženci pomagali pri ureditvi odsekov poti, ki so npr. posebno izpostavljeni eroziji.

6.11 NADALJNI RAZVOJ

V tem delu so predstavljeni še drugi predlogi za nadaljnji razvoj gorskokolesarskih poti na območju Triglavskega narodnega parka. Pri nadaljnjem razvoju je pomembno, da bi poti urejali na podlagi zbranih informacij o že obstoječih poteh. Pomembno pa bi bilo tudi analizirati, kakšen tip kolesarjev se podaja na območje parka in temu primerno določiti tudi poti.

6.11.1 Strategija gorskega kolesarjenja v Triglavskem narodnem parku

Menimo, da bi bila za uspešen nadaljnji in tudi trenutni razvoj primerna izdelava strategije. Gorsko kolesarjenje obsega zelo široko področje in če želimo doseči, da bo le-to usklajeno s cilji Parka, potrebujemo dober načrt upravljanja. Strategija bi se lahko izdelala za določeno obdobje, npr. 5 let, in bi vključevala vse v tem poglavju predloga ureditve navedene vidike gorskega kolesarjenja. Poseben poudarek bi bil lahko na električnih kolesih. Kot že omenjeno, bi predlagali, da bi TNP kot prvi izvedel študijo primerjave vpliva navadnih in električnih koles na naravno okolje in po možnosti tudi druge dejavnike in na podlagi tega predlagal primerne trase za kolesarje z električnimi kolesi. Predlagali bi tudi, da se vzpostavljen sistem poti daljše obdobje spremlja in se na podlagi dobljenih rezultatov (monitoringa, nosilne kapacitete) določi, ali so poti ustrezne, kakšen je vpliv na naravo, obiskovalce in lokalno prebivalstvo ter kakšna je ekonomska upravičenost poti. Prav tako pa bi poseben poudarek dali mnenjem kolesarjev, ki po poteh kolesarijo.

Groba členitev Strategije gorskega kolesarjenja v TNP-ju bi bila lahko naslednja:

- trenutna urejenost gorskega kolesarjenja;
- vizija in cilji gorskokolesarske ureditve;
- plan dela;
- upravljanje z naravnim okoljem;
- upravljanje s potmi;
- komunikacija;
- evalvacija.

Izdelava strategije bi bila smiselna že za vzpostavitev sistema v tej nalogi predlaganih poti. V prihodnosti bi s pomočjo takega dokumenta lažje delovali na področju urejanja gorskokolesarskih poti.

6.11.2 Trajnostna mobilnost in gorsko kolesarjenje

Z doseganjem ciljev trajnostne mobilnosti prispevamo k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov, posledično čistejšemu zraku, večji kakovosti bivanja in javnemu zdravju. Kolesarjenje je že samo po sebi oblika trajnostne mobilnosti z mnogimi pozitivnimi učinki. Triglavski narodni park se sooča z velikim pritiskom motoriziranega prometa. Območja, ki so še posebno obremenjena, so Pokljuka, dolina Vrata in Vršiška cesta. Veliko kolesarjev, ki se na območje Parka podaja kolesarit, se na izhodiščne točke pripelje z osebnim avtom. Iz tega razloga bi bilo v prihodnje potrebno promovirati bolj trajnostne oblike prevoza, kot so vlaki in avtobusi. Potrebno pa bi bilo tudi poskrbeti za urejena parkirišča zunaj Parka oz. kolesarje usmerjati na obstoječa parkirišča, od koder bi začeli svojo kolesarsko turo.

Vlaki Slovenskih železnic v veliki meri omogočajo prevoz koles. Informacije o tem so podane na spletni strani Slovenskih železnic. Ker je število koles na vlaku omejeno, se priporoča, da se karta vnaprej rezervira. Kolesarje bi spodbujali, da se na izhodiščno točko pripeljejo z vlakom. V tem okviru bi predlagali tudi posebne akcije, s katerimi bi kolesarje spodbujali k večji uporabi železniškega prevoza.

Dober primer obstoječe avtobusne povezave so brezplačni prevozi na relaciji Bohinjska Bistrica železniška postaja–Rudno polje–Bohinjska Bistrica železniška postaja v poletnih mesecih. Tam vozi avtobus Hop-on Hop-off, ki je opremljen tudi z nosilcem za prevoz največ šestih koles. Brezplačni prevozi Hop-On Hop-Off Pokljuka so del projekta Izboljšanje stanja vrst in habitatnih tipov v Triglavskem narodnem parku – Vrh Julijcev. Menimo, da bi bila v prihodnje potrebna še večja promocija teh trajnostnih oblik prevoza.

Veliko večji poudarek bi lahko dali, že omenjeno, uporabi koles do izhodišč pohodniških tur. Pri tem principu bi bilo potrebno določiti, kje vse se to lahko izvaja, kje kolesarji lahko pustijo kolesa (varnost koles) ter kje kolesarji lahko začnejo s potjo. Če bi si postavili cilj zmanjševanja prometa v dolini Vrata, bi tako lahko kolesarja usmerili, da parkira v Mojstrani, kolesari do Aljaževega doma v Vratih, pusti kolo ter nadaljuje s pohodom. Če pa bi želeli promovirati trajnostno mobilnost nasploh, bi kolesarja usmerili, da na izhodišče pride z vlakom, npr. na Bled in se na Pokljuko odpravi s kolesom, od koder nadaljuje s pohodom. Tak princip bi lahko promovirali v okviru posebnih akcij, kot je npr. vikend umirjanja prometa.

7 ZAKLJUČEK

Triglavski narodni park predstavlja območje, v katerem se prepletata neokrnjena narava na eni in kulturna dediščina na drugi strani. Zaradi svoje izjemnosti se upravljavci Parka soočajo z velikim pritiskom na Park na različnih področjih. V zadnjih letih je tudi število športnih navdušencev, vključno z gorskimi kolesarji, zelo naraslo. K temu je veliko prispeval tudi prodor električnih koles na trg, ta pa lahko kondicijsko manj pripravljenim kolesarjem odprejo več možnosti kolesarjenja. Danes tako kolesarji brez večjega napora kolesarijo v območja, kamor so se pred tem podajali le kondicijsko dobro pripravljene kolesarje. Velik porast kolesarjev se tako kaže tudi v večjem številu konfliktov med pohodniki in kolesarji. Rešitev problema je ureditev gorskokolesarskih poti, saj s tem to dejavnost lahko usmerjamo, jo omejimo in tudi nadzorujemo. Ker ima vsakršna športna dejavnost v naravnem okolju določen vpliv, pa je pomembno, da je vzpostavitev gorskokolesarskih poti dobro premišljena. Pri gorskem kolesarjenju se ta vpliv namreč kaže na sestavi vegetacije, živalstvu in na prsti.

Gorsko kolesarjenje je v naravnem okolju v Sloveniji prepovedano. Samo urejanje gorskokolesarskih poti pa je iz zakonodajnega vidika zapleteno. Na območju TNP-ja je poleg Zakona o Triglavskem narodnem parku potrebno upoštevati še zakonodajo na področju ohranjanja narave, gozdov, planinskih poti, lovstva in kmetijstva. Velikokrat pa se lahko pri vzpostavljanju poti zaplete pri dovoljenjih lastnikov zemlje, čez katero bi potekala pot. V tujini so ta problem rešili z denarnim nadomestilom za lastnika zemlje, kar bi bilo v nekaterih pogledih mogoče tudi pri nas. Zakonodaja dodatno omejuje vožnjo z električnimi kolesi, zato poudarjamo, da bi bilo smiselno namensko urejati gorskokolesarske poti prav za kolesarje z električnimi kolesi.

Med pisanjem diplomske naloge se je pojavila dilema, kako lahko definiramo gorskega kolesarja in posledično gorsko kolesarske poti. Uporablja se tudi izraz turno kolesarstvo, ki zajema rekreativno naravo tega športa. Poleg tega pa se v veliko primerih v slovenskem jeziku uporabljajo angleški izrazi, povezani z gorskim kolesarstvom (npr. enduro in trail). Ugotovili smo, da bi bilo v prihodnje, po našem mnenju, potrebno jasno definirati vse izraze in jih enotno uporabljati. Pri urejanju poti pa bi bilo pomembno, da gorske kolesarje razčlenimo glede na njihov tip.

Skupnost Julijskih Alp je v tem letu podala predloge poti za ureditev gorskokolesarskih tras na območju Julijskih Alp. Predlaganih je bilo 7 različnih tras. Ena od predlaganih tras, Juliana Bike, je bila v juniju 2021 že predstavljena javnosti. Gre za krožno pot po robu Julijskih Alp. Ostale predlagane trase so del sekundarnega omrežja poti. Razen poti Okus Pokljuke, ki je krožno zaključena, imajo vse poti končno točko na drugem mestu kot začetno. Poti so na območju Pokljuke predvidene tako, da si kolesarji lahko poljubno sestavljajo načrt kolesarjenja. Tako lahko kolesarijo po eni poti in se vračajo nazaj po drugi. S pomočjo dobrih praks ureditve gorskega kolesarjenja v ostalih zavarovanih območjih

smo navedli, kako poti označevati na terenu. Predlagamo, da se vsaki poti določi svoja barva ali številka in se na terenu postavijo usmerjevalne table le tam, kjer kolesar zlahka zaide. Vse poti bi bilo potrebno digitalizirati, za kar se predvideva uporaba aplikacije Outdooractive. Spremljanje športnih aplikacij pa bi koristilo tudi naravovarstvenim nadzornikom pri spremljanju nedovoljenih voženj na območju Parka. Kot že omenjeno, ima gorsko kolesarjenje poleg drugega, tudi vpliv na naravno okolje. Na območjih, kjer predlagane poti potekajo v bližini (manj kot 100 m) mirnih con ali skozi njih, bi bilo smiselno vzpostaviti sistem monitoringa. Podatki bi nam bili v pomoč pri spremljanju vpliva na naravno okolje in za nadaljnje urejanje, omejevanje ali dovoljevanje gorskega kolesarstva. Vzpostavil bi se sistem prostovoljstva, kjer bi bili prostovoljci advokati naravi prijaznega gorskega kolesarstva, pomagali pa bi pri urejanju poti. Tak sistem bi bil v veliko pomoč s finančnega vidika. Za upravljalca gorskokolesarskih poti predlagamo možnosti financiranja s strani Evropskih projektov. Menimo, da bi bilo smiselno vse našete aspekte ureditve gorskega kolesarjenja urediti s strategijo gorskega kolesarjenja na območju Triglavskega narodnega parka.

Kot predlog za nadaljnje delo na obravnavani temi bi omenili, da nasploh še ni bilo narejene primerjalne študije gorskega kolesarja z navadnim in električnim kolesom ter njegov vpliv na naravno okolje. Glede na zakonske določbe v Sloveniji, ki kolesarjem z električnimi kolesi bolj omejujejo možnosti kolesarjenja kot kolesarjem z navadnimi kolesi, bi lahko z rezultati raziskave potrdili ali zavrgli ustreznost teh določb. Prav tako bi nam bili v pomoč pri nadaljnjem razvoju gorsko kolesarskega omrežja, kjer bi lahko kolesarje z električnimi kolesi usmerjali na namensko urejene poti. Poudarili pa bi tudi problem zakonodajne urejenosti vožnje v naravnem okolju z električnimi kolesi, kjer bo v prihodnosti potrebno dopolniti oz. spremeniti naravovarstveno zakonodajo.

LITERATURA IN VIRI

Bončina, A., Havliček, R., Pisek, R., Simončič, T., & Strniša, A. (2011). *Upravljanje z gozdnim prostorom : gozdni prostor in prostorsko načrtovanje*. Ljubljana: Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire. Pridobljeno 27.5.2021 z naslova <https://repozitorij.uni-lj.si/IzpisGradiva.php?lang=slv&id=124302>.

Burgin, Shelley & Hardiman, Nigel. (2012). Is the evolving sport of mountain biking compatible with fauna conservation in national parks?. *Australian Zoologist*. 36. 201–208. Pridobljeno 23.5.2021 z naslova https://www.researchgate.net/publication/249644899_Is_the_evolution_sport_of_mountain_biking_compatible_with_fauna_conservation_in_national_parks.

Cole, D., & Bayfield, N. (1993). Recreational trampling of vegetation: standard experimental procedures. *Biological Conservation*, 63, 209–215. Pridobljeno 29.6.2021 z naslova <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/000632079390714C>.

Conacija gozdnega prostora. Zavod za gozdove Slovenije. Pridobljeno 21.5.2021 z naslova http://www.zgs.si/gozdovi_slovenije/o_gozdovih_slovenije/conacija_gozdnega_prostora/index.html.

Dekleva, A. (2015). *Kaj kolesarskega krije zavarovanje PZS?* Pridobljeno 15.5.2021 z naslova <https://www.mtb.si/novice/kaj-kolesarskega-krije-zavarovanje-pzs/>.

Evju, M., Hagen, D., Jokerud, M., Olsen, S. L., Selvaag, S. K., & Vistad, O. I. (2021). Effects of mountain biking versus hiking on trails under different environmental conditions. *Journal of environmental management*, 278. Pridobljeno 28.6.2021 z naslova <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2020.111554>.

Feldschutzgesetz. (1988). 2. člen. 15/1989. Landesrecht Burgenland. Bundeskanzleramt. Recht informations system. Pridobljeno 14.7.2021 z naslova <http://schusztter.bljv.at/JAGD/Alle%20Gesetze%20u%20VO/106.pdf>.

Forstgesetz. (1975). 33. člen. 440/1975. Bundesrecht. Bundeskanzleramt. Recht informations system. Pridobljeno 14.7.2021 z naslova <https://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/1975/440/P33/NOR12132163>.

Gosar, A. (2011). *Albin Belar – pozabljen slovenski naravoslovec*. Ujma, 331–332.

Grujić, S. (2020). *Pregled športa v Republiki Sloveniji v obdobju od leta 2015 do 2020*. Ljubljana: Zavod za šport Republike Slovenije Planica. Pridobljeno 24.7.2021 z naslova https://www.zsrs-planica.si/wp-content/uploads/2011/11/Sport_v_Stevilkah_9_2020_WEB.pdf.

Hartman, M. (2018). *Slovenska turnokolesarska pot, 1.800 km dolg domači krog*. Pridobljeno 8.5.2021 z naslova <https://www.mtb.si/poucno/slovenska-turnokolesarska-pot/>.

IMBA Europe. (2021). *About IMBA Europe*. Pridobljeno 9.5.2021 z naslova <https://www.imba-europe.org/about>.

IMBA. (2018). *Trail Difficult Rating System*. Pridobljeno 13.7.2021 z naslova: <https://www.imba.com/sites/default/files/content/resources/2018-10/IMBATrailDifficultRatingSystem.jpg>.

Kaj je gorsko kolesarstvo. (2016). Pridobljeno 24.6.2021 z naslova <https://crntrn.com/>.

Marion J., Wimpey J. (2007). Mountain Biking and the Environment. V: *Managing Mountain Biking: IMBA's Guide to Providing Great Riding*. Boulder, str. 94–111. Pridobljeno 14.6.2021 z naslova https://www.allegra-tourismus.com/hubfs/Collections/The_Environmental_Impacts_Of_Mountain_Biking/Marion_Wimpey.pdf.

Merila za dvonamensko rabo poti. (2012). Ljubljana: Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno 13.5.2021 z naslova <https://www.pzs.si/vsebina.php?pid=141>.

National Parks and Wildlife Act 1974 (NSW). (1992). Pridobljeno 14.7.2021 z naslova <https://legislation.nsw.gov.au/view/html/inforce/current/act-1974-080>.

Ogrin, M. (2016). *Slovenska turnokolesarska pot*. Ljubljana: PZS. Pridobljeno 4.6.2021 z naslova <https://www.pzs.si/novice.php?pid=11030>.

Ogrin, M. (2019). *Zaživela nova turnokolesarska pot Trans Karavanke*. Ljubljana: PZS. Pridobljeno 4.6.2021 z naslova: <https://www.pzs.si/novice.php?pid=13740>. Poročilo o delu, poslovno in finančno poročilo Javnega zavoda TNP za leto 2015. (2016). Bled: JZ ZNP. Pridobljeno z naslova <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Letna-porocila/Porocilo-JZ-TNP-2015.pdf>.

Poljanec, A. (2015). *Gozdovi v Triglavskem narodnem parku: ekologija in upravljanje*. Ljubljana: Zavod za gozdove Slovenije: Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire, str. 139. Pridobljeno 12.6.2021 z naslova <https://www.tnp.si/assets/Publikacije/Gozdovi-v-TNP.pdf>.

Poročilo o delu, poslovno in finančno poročilo Javnega zavoda TNP za leto 2016. (2017). Bled: JZ ZNP. Pridobljeno 25.7.2021 z naslova <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Letna-porocila/POROCILO-JZ-TNP-2016-5.7.2017s-tabelami.pdf>.

Poročilo o delu, poslovno in finančno poročilo Javnega zavoda TNP za leto 2017. (2018). Bled: JZ ZNP. Pridobljeno 25.7.2021 z naslova <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Letna-porocila/Porocilo-JZ-TNP-2017.pdf>.

Poročilo o delu, poslovno in finančno poročilo Javnega zavoda TNP za leto 2018. (2019). Bled: JZ ZNP. Pridobljeno 25.7.2021 z naslova <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Letna-porocila/Porocilo-JZ-TNP-2018-19.3.2019stabelami.pdf>.

Poročilo o delu, poslovno in finančno poročilo Javnega zavoda TNP za leto 2019. (2020). Bled: JZ ZNP. Pridobljeno 25.7.2021 z naslova <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Letna-porocila/Porocilo-JZ-TNP-2019.pdf>.

Poročilo o delu, poslovno in finančno poročilo Javnega zavoda TNP za leto 2020. (2021). Bled: JZ ZNP. Pridobljeno 25.7.2021 z naslova <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Letna-porocila/Porocilo-JZ-TNP-2020.pdf>.

Pravilnik o označevanju in opremljanju planinskih poti. (2008). *Uradni list RS*, št. 80/08. Pridobljeno 17.6.2021 z <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV8518>.

Predstavitev PZS. (2021). Ljubljana: Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno 13.6.2021 z naslova <https://www.pzs.si/vsebina.php?pid=1>.

Priporočila turnim kolesarjem. (2014). Komisija za turno kolesarstvo. Planinska zveza Slovenije. Pridobljeno 23.7.2021 z naslova <http://ktk.pzs.si/vsebina.php?pid=116>.

Pröbstl-Haider, Ulrike & Lund-Durlacher, Dagmar & Antonschmidt, Hannes & Hödl, Claudia. (2017). Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region – towards a sustainable model for multi-stakeholder product development. *Journal of Sustainable Tourism*. Pridobljeno 24.6.2021 z naslova https://www.researchgate.net/publication/319946816_Mountain_bike_tourism_in_Austria_and_the_Alpine_region_-_towards_a_sustainable_model_for_multi-stakeholder_product_development.

Specializirane nastanitve za kolesarje: Moj način kolesarjenja do popolnega oddiha. Ljubljana: Slovenia Outdoor. Pridobljeno 20.6.2021 z naslova https://slovenia-outdoor.com/wp-content/uploads/2021/01/kolesarjenje_2020_slo.pdf.

Širše, J., Berčič, H., Sila, B. (2005). *Strategija razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Sloveniji*. Ljubljana: Mednarodni inštitut za turizem. Pridobljeno 24.6.2021 z naslova http://www.slovenia.info/pictures/TB_board/atachments_1/2007/Strategija_kolesarjenja-final_2894_5117.pdf.

Thurston, E. in Reader, Richard, J. (2001). *Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno 24.6.2021 z naslova http://we.got.net/~landauer/mtb/Guelph_MTB_study.pdf.

Veselič Ž., Pisek R. (2010). *Določitev con gozdnega prostora za potencialno rekreacijsko rabo in turizem: Gozdni prostor: načrtovanje, raba, nasprotja: zbornik*

prispevkov. Bončina A., Matijašič D. (ur.). Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire, Zavod za gozdov Slovenije: 25–29.

Zajc, P. (2016). *Možnosti umeščanja gorskokolesarskih poti v naravno okolje v Sloveniji na primeru zahodnega Pohorja*: magistrsko delo. Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta. Pridobljeno 24.4.2021 z naslova <https://repozitorij.uni-lj.si/lzpisGradiva.php?lang=slv&id=115314>.

Zajc, P. in Berzelak, N. (2014). *Gorsko kolesarjenje v naravnem okolju* (Raziskovalno poročilo). Pridobljeno 13.6.2021 z naslova http://odprimopoti.si/doc/anketa_2014_porocilo_koncno.pdf.

Zakon o divjadi in lovstvu (ZDLov-1). (2004). *Uradni list RS*, št. 16/04, 120/06 – odl. US, 17/08, 46/14 – ZON-C, 31/18, 65/20 in 97/20 – popr. Pridobljeno 11.6.2021 z naslova <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO3780>.

Zakon o kmetijskih zemljiščih (ZKZ). (1996). *Uradni list RS*, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D in 79/17. Pridobljeno 7.6.2021 z naslova <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO541>.

Zakon o ohranjanju narave (ZON). (1999). *Uradni list RS*, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18 in 82/20. Pridobljeno 1.6.2021 z naslova <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1600>.

Zakon o planinskih poteh (ZPlanP). (2007). *Uradni list RS*, št. 61/07 in 92/21. Pridobljeno 2.6.2021 z naslova <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4767>.

Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1). (2010). *Uradni list RS*, št. 52/10, 46/14 – ZON-C, 60/17 in 82/20. Pridobljeno 17.4.2021 z naslova <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5487>.

Zakon o vodah (ZV-1). (2002). *Uradni list RS*, št. 67/02, 2/04 – ZZdrl-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14, 56/15 in 65/20. Pridobljeno 5.6.2021 z naslova <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1244>.

PRILOGA-MIRNE CONE

Koda območja	Krajevno ime	Površina (ha)	Koda omejitve
1	Dolina Triglavskih jezer	1246,9	01, 06, 13
2	Mišeljski konec	793,6	01
3	Travniška dolina	688,3	01, 05, 09, 11
4	Melo	458,1	01
5	Trstje	279,1	01
6	Spodnja Komna	275,2	01, 06, 13
7	Babnik	267,6	01
8	Zgornja Krma 1	261,2	01, 04, 09, 13, 16
9	Zgornja Krma 2	261,2	01, 06, 13
10	Zgornja Krma 3	261,2	01
11	Orlove glave	219,4	09
12	V glavah	150,8	01, 05
13	Strmarica	128,5	01, 09
14	Za skalo	126,6	01, 05
15	Mružov žleb	124,2	09
16	Ozebniška planja	113,7	01, 05
17	Komarča	113,5	09
18	Storeč	103,6	01, 09
19	Komar	94,1	01
20	Pod Čelom	92,7	01
21	Velika planina – Za Razorcem	92,2	01
22	Velika Dnina	91,0	01
23	Suhi plaz	87,3	01
24	Zajavor – Luknja	86,1	01
25	Mala Pišnica	77,2	01, 05
26	Vitranc	63,3	01
27	Vogel	71,7	01
28	Kozličnik	68,6	01, 08
29	Pod Debeljakom – Okroglica	68,1	01
30	V vrhu	64,2	01, 08, 15
31	Visoki Zjabci	63,8	01, 05
32	Berebica	61,4	01

33	Frdamane police	56,3	01
34	Ledine	51,8	01
35	Pod Prehodci	48,6	01, 05
36	Jagrova skala	48,6	01, 13
37	Za Cmirom	46,3	01, 05
38	Tičarica – Lepena	46,1	01, 05
39	Goličica – Debela peč	42,5	01, 09
40	Bušnica	42,1	01, 09
41	Ponca	40,6	01
42	Pod Široko pečjo	38,7	01, 16
43	Sive police	35,3	01, 05
44	Gabrje	33,3	01, 05
45	Stenar	32,5	01
46	Ovčarija	28,9	08
47	Nizka dolina	28,2	08
48	Ovčja stran	26,7	01, 08, 15
49	Planina Krstenica	26,4	08
50	Na glavah	23,7	01
51	Vršič	10,4	01, 05, 08
52	Bezinka	23,1	01
53	Tičarica – Trenta	22,9	01, 05, 10, 11, 14
54	Na Dolinah	21,5	01
55	Vošnovc	33,2	08, 15
56	Na jezercu	20,4	01, 05
57	Srednja Gora – Trta 1	20,2	02, 12
58	Srednja Gora – Trta 2	20,2	02, 12
59	Na brinju	18,5	01
60	Plazi	17,7	01, 05, 10, 11, 14
61	Smrajka	16,1	01, 08, 15
62	Pod Kurjim vrhom	15,3	01
63	Petelin	18,7	08, 15
64	Jozinov Stan	14,8	02
65	Žmrzlica	14,7	08, 15, 18
66	Med plazmi	14,2	01
67	Nad Studencem	14,0	05
68	Lengarjev Komen	13,4	01
69	Sleme	13,4	01, 05
70	Rutarški Vršič	11,7	01
71	Kokošinjica	10,8	08

72	Zimova peč	10,9	01, 05
73	Vrtaška planina 1	10,2	01, 08, 15, 16
74	Za lesom	8,9	08, 15
75	Gomule	9,2	08, 15
76	Apica	9,1	01
77	Planina Brda	9,0	01, 05, 13
78	Kurji vrh	8,6	01
79	Pekel	7,0	05
80	Šinovec	6,3	01, 08, 15
81	Bratova peč	7,0	08, 15, 18
82	Medvedovec, Goše	5,5	08, 15, 18
83	Na Jezercih	4,7	01
84	Vrtaška planina 2	4,4	01, 08, 15, 16
85	Plesišče	3,3	01, 12
86	Mrežce	2,8	01, 05
87	Mali Selišnik	2,0	01, 08, 15
88	Kremenovec	23,3	01, 08, 15
89	Sleme	1,7	01, 13
91	Pod Luknjo	1,4	01, 08
92	Črlovec	1,2	01, 08, 15
93	Mesnava glava	0,8	01
94	Šplevta	0,7	01
95	Kačji rob	0,4	01
96	Tičarica – Trenta	268,8	01, 05, 09
97	Gomule	70,6	01
98	Žabiški Kuk	82,3	05
99	Vogel – vzhodno pobočje	45,8	05
100	Rombon - Veliki vrh	304,4	01, 09
101	Bavški Grintavec – Osojnica – greben 1	121,7	01, 11
102	Bavški Grintavec – Osojnica – greben 2	121,7	01, 11
103	Bavški Grintavec – Osojnica – greben 3	121,7	01, 11
104	Pihavec 1	46,8	01, 11
105	Pihavec 2	46,8	01, 11
106	Pihavec 3	46,8	01, 11
107	Mali Vrh – Sedlo	80,3	09
108	Mesnovka	60,0	08
109	Velika korita Soče	1,5	17
110	Pri Rupah	35,7	08, 15, 12

111	Krašca	16,2	01, 12
112	Mesnovec – Visoko	94,1	08, 12, 15
113	Lemovce	32,5	08, 12, 15
114	Jerebikovec	21,3	01, 08, 15
115	Miščovec	15,1	08, 12, 15
117	Nad sirarno	12,6	08, 15
118	Pezdenca	10,7	08, 15
119	Lopata	123,2	01
120	Praznice	9,0	08, 15
121	Pod Kajšcam	6,5	08, 15
122	Javorov vrh	10,0	08, 15
123	Na prehodu	9,1	08, 15
124	Na Mlakah	7,7	07
125	Šijec	14,9	07
126	Blejsko barje	14,1	07
127	Golenberca	4,0	07
128	Goreljek	4,3	07
129	Klek	161,4	01, 08, 15
130	S od Šijca	2,9	07
131	S od Golenberce	3,8	07
132	Z od Blejskega barja	0,9	07
133	Klek – širše območje	553,6	01
134	Mesnovec – širše območje	280,7	01, 13
135	Vošnovec – širše območje	63,8	01
136	Kokošinjica – Voklo – širše območje	174,3	01
137	Ogrinc – Vokel	10,9	01, 15
138	Rečiška planina – greben	11,8	01, 15

Legenda (kode omejitev):

Koda	Vrsta omejitve
01	hoja in uporaba izključno označenih obstoječih planinskih poti, mulatjer ali tistih poti, katerih uporabo dovoli javni zavod
02	hoja in uporaba izključno označenih poti od 1. marca do 1. julija
03	hoja in gorsko kolesarjenje izključno po gozdnih cestah

04	prepoved markiranja neoznačenih ali nadelave novih planinskih poti
05	prepoved turne smuke
06	izvajanje turne smuke izključno na trasah, ki jih določi javni zavod
07	popolna celoletna omejitev dostopa na območje ali njegove rabe
08	popolna omejitev dostopa na območje od 1. marca do 1. julija, razen s predhodnim soglasjem javnega zavoda in v spremstvu naravovarstvenega nadzornika
09	prepoved jadralnega padalstva, vključno z vzletanjem, letenjem po koridorjih in pristajanjem
10	prepoved base jumpinga
11	prepoved jadralnega letalstva ali izvajanja panoramskih preletov
12	popolna prepoved helikopterskih letov
13	izvajanje helikopterskih letov po vnaprej določenem usklajenem terminskem načrtu
14	prepoved gorskega kolesarjenja
15	prepoved izvajanja gozdarske dejavnosti od 1. marca do 1. julija
16	izvajanje paše v skladu s pašnimi redi
17	popolna prepoved izvajanja dejavnosti na vodotoku
18	prepoved uporabe motornih vozil in vožnje z njimi od 1. marca do 1. junija

(Vir: Načrt upravljanja TNP 2016–2025)