

da se poslabšanja vremena ustavijo prav na tej gori in dalje sploh ne pridejo. Zato je na tej gori pogosto veliko padavin in morajo biti plezalci opremljeni z veliko mero vztrajnosti, previdnosti in sreče, da dosežejo vsaj del tistega, kar so hoteli in da se predvsem varno vrnejo z njenih pobočij.

DOLGA POT DO VRHA

Poleg tega je že dostop do vznožja gore dolgotrajen. Potem ko je trojica iz sedanje slovenske odprave odpotovala iz Katmanduja, glavnega mesta Nepala, se je tri dni vozila kakšnih 800 kilometrov daleč s kamionom,

potem pa devet dni pešačila do baznega tabora, ki ga je postavila 5300 metrov visoko pod vznožjem močocene 2000-metrške vzhodne stene.

Pred odhodom iz Ljubljane sta plezalca načrtovala, da bosta na pobočjih gore med 10. in 20. oktobrom, 10. novembra pa naj bi se odprava vrnila v domovino. Počkar in Petrič, ki sta zadnja leta stalna naveza, sta pred odhodom povedala, da računata z najmanj 35 urami učinkovitega plezanja iz baznega tabora na vrh gore, z najvišje točke pa bosta v bazni tabor potrebovala dva dni, kajti proti vrhu ni nobene lahke smeri; če bi bila, bi gora do današnjih dni ne ostala deviška.

KAKO VISOKO V GORE SE SMEMO TAKO ALI DRUGAČE PELJATI

VOŽNJA Z GORSKIMI KOLESI V NARAVI

IGOR MAHER

Pred dobrim letom je stopila v veljavo vladna uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (UL RS 16/95), ki je sprožila precej negotovanja. Uredba res omejuje nekatere dejavnosti, ni pa tako restriktivna, kot se je večina zbala in si narobe razlagala. Prav nepoznavanje uredbe je krivo, da je do nepravilnih razlag in s tem ogorčenja sploh prišlo.

Povprečnega obiskovalca gorá uredba ne prizadene veliko. Njen glavni namen je namreč prepovedati vožnje po brezpotjih in pešpoteh in omejiti organiziranje voženj z motornimi vozili v športne, tekmovalne, testne in podobne namene. Prav organizirane vožnje z motorji za kros in terenskimi vozili so bile povod, da je do uredbe sploh prišlo. Da preženemo vse možne nejasnosti, bo najbolje, da si ogledamo najpomembnejše člene oziroma tolmačenje uredbe, ki jo je izdalo Ministrstvo za okolje.

ČLENI »SPORNE« UREDBE

Uredba v 1. členu na splošno prepoveduje vožnjo z vozili na motorni pogon in s kolesi v naravnem okolju na območju celotne države. Istočasno tudi definira naravno okolje, kamor prišteva vsa območja zunaj ureditvenih območij naselij in zunaj nekategoriziranih cest. S tem dopušča uporabo motornih vozil in koles po vsem cestnem omrežju, kamor poleg vseh vrst cest sodijo tudi gozdne, vaške in poljske poti, ki jih običajno imenujemo kolovozi. V gozdnem prostoru razmere dodatno ureja Zakon o gozdovih, ki dovoljuje samo vožnjo po gozdnih cestah, ne pa po gozdnih poteh in vlekah. Težava se lahko pojavi, ker v praksi niso vedno jasne meje med cesto, kolovozom in vleko.

V 2. členu vsebovana določba dopušča ustavljanje in parkiranje ob cestah, vendar največ pet metrov izven vozišča. Pri tem je pomembno, da lastnik zemljišča temu ne nasprotuje. 3. člen določa izjeme, kamor sodijo različne službene vožnje in nujne vožnje (nadzorne, zdravstvene, veterinarske službe, gasilci, vojska,

policija in podobno) ter vožnje v okviru nekaterih gospodarskih dejavnosti (kmetijstva, gozdarstva, geoloških in geodetskih del, urejanja vodotokov in podobno).

4. člen prepoveduje organiziranje voženj z vozili na motorni pogon ali njihovo uporabo za testne in kros vožnje, športne, tekmovalne in reklamne vožnje na gozdnih cestah in na cestah z makadamskim voziščem v gozdnem prostoru ter na cestah v območju, ki so zavarovana s posebnimi predpisi (naravni in gozdni rezervati, narodni, regijski in krajinski parki, vodni rezervati, varovalni gozdovi, gozdovi s posebnim namenom). Določilo je torej posebej uperjeno proti organiziranim oblikam, kot so različna tekmovanja, normalen promet pa s tem ni omejen. Pomembno je tudi, da ta prepoved ne velja za kolesa.

Preostali členi določajo nadzor nad izvajanjem uredbe in kazni za nespoštovanje. Nadzor je zaupan policiji, inšpektorjem za varstvo okolja, za gozdarstvo in kmetijstvo ter nadzornikom v zavarovanih območjih. Kolesarje čaka za vožnjo in parkiranje po brezpotjih in pešpoteh denarna kazen najmanj 10.000 tolarjev. Voznika motornega vozila za enak prekršek doleti kazen najmanj 50.000 tolarjev. Veliko višje so kazni za organizatorje voženj z motornimi vozili, ki so v nasprotju z uredbo.

KOLE SARJI NA MULATJERAH?

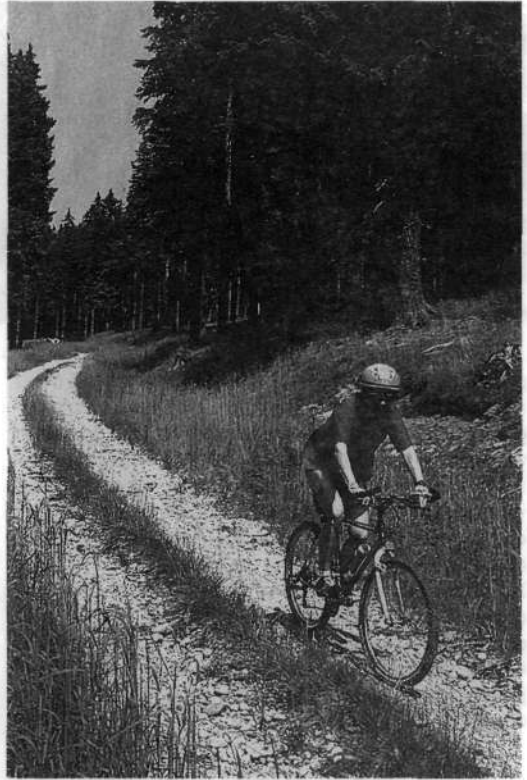
Za gornike se razmere po izdaji uredbe torej niso bistveno spremenile. Še vedno se lahko pripeljemo do gorá z avtomobilom, če seveda tega ne omejujejo kako drugače (npr. Bohinj-Voje). Od nas pa je odvisno, da se odločimo, kako daleč bomo gnali svoje jeklene konjičke. Če smo se že odločili, da gremo na izlet v gore, je vseeno, če je hoje kakšen kilometer ali dva več. Še najbolj bo naše vedenje okolju in naravi prijazno, če se bomo na izhodišče pripeljali z javnimi prevoznimi sredstvi. Res pa je, da na žalost trenutne razmere niso naklonjene uporabi avtobusa ali vlaka. Osební avto je predvsem zaradi podcenjenega goriva mnogo bolj po-

pularen med obiskovalci gorá. Še posebno slabo je stanje v železniškem prometu. Medtem ko pri prepepljanem tovoru železniški promet še vodi pred cestnim, pa je struktura potniškega prometa s stališča železnice sila neugodna, in sicer kljub številnim prednostim železnice. Poraba energije je namreč v železniškem prometu 3,5-krat manjša kot v cestnem. Tudi emisija škodljivih snovi je 8,3-krat manjša na železnici, poraba prostora je pri železnici pri enaki propustnosti 2- do 3-krat manjša, varnost pa je na železnici povprečno kar 24-krat večja.

Uredba ureja tudi kolesarjenje v naravnem okolju. Prepovedana je vožnja po brezpotju, stezah in pešpoteh, dovoljena pa je vožnja po kolovozih in cestah. To velike večine kolesarjev niti najmanj ne prizadene, saj kljub modernim tehnologijam le redki zmorejo napore kolesarjenja zunaj utrjenega cestišča. Steze in pešpoti torej zaradi okoljske škode in zaradi nasprotovanja drugih uporabnikov prostora (planinci, kmetovalci, gozdarji, lovci) ostajajo zunaj dosega kolesarjev. Ker pa je glede škode za okolje kolesarje nemogoče uvrščati v isto kategorijo kot motorna vozila, bi bilo primerno razmisliti o delni omilitvi uredbe. S splošno sprostitevjo gorskega kolesarjenja se nikakor ne morem strinjati, lahko pa bi gorskim kolesarjem, katerih število vse bolj narašča, namenili še nekaj več površin kot sedaj, ko lahko uporabljajo le redke ceste, ki vodijo v brezgozdni prostor. Predvsem bi morali razmisliti o uporabi goste mreže mulatjer, ki obstaja v naših gorah vse od prve svetovne vojne. Mnoge so danes v zelo slabem stanju. Kot pomembna kulturna dediščina bi vsekakor lahko bile deležne večje pozornosti. Obnovljene mulatjere ne bi bile same sebi namen, ampak bi lahko skrb za kulturno dediščino združili z gorskim kolesarjenjem. Tako bi pridobili tudi stalnega vzdrževalca oziroma upravljalca za te poti. Seveda bi morali prej dobro preučiti, kje in pod kakšnimi pogoji lahko nova oblika rekreacije prodre v gorski svet. V vsakem primeru je bolje, če se to zgodi organizirano. Tako kot za gorništvu veljajo tudi za gorsko kolesarjenje določene naravovarstvene omejitve in v okviru teh omejitev in medsebojnih usklajevanj interesov ne bo težko najti rešitev, ki bodo zadovoljile oboje. Morda bi se za začetek lahko lotili obnove katere od številnih mulatjer in po njej organizirano popeljali kolesarje v gore. Tako bi hitro videli, ali je sožitje možno.

KOLESOM NENAKLONJENO MINISTRSTVO

Ko govorimo o kolesarjih, ne smemo pozabiti, da je nanje vezan močan naravovarstveni naboj v pozitivnem smislu, saj kolesarjenje zmanjšuje uporabo motornih vozil. Zato je presenetljivo, da smo v zapisu Ministrstva za promet in zveze na temo »Kolesarjenje kot šport in rekreacija ter kot sestavni del prometa« konec lanskega leta zaznali odklonilno stališče do kolesarjenja. Glavni očitke je, da le majhnemu deležu kolesarskih potovanj lahko pripisemo uporaben, transportni namen, ki bi pomenil razbremenitev prometnega omrežja. Večina teh potovanj ima za namen le »športno aktivnost posameznika, ali še huje, celih



Kolovozna pot, po kateri je kolesarjenje dovoljeno

skupin, pomenijo pa dodatno obremenjevanje javnih prometnih površin na škodo tistih, ki uporabljajo te površine v kontekstu transporta« (citat iz zapisa MPZ). Zakaj pa je ob tem spregledano dejstvo, da vsa ta množica »kolesarjev brez koristnega namena« razbremeni okolje, ker v času kolesarjenja zanesljivo ne uporablja okolju mnogo manj prijaznega avtomobila? Vedeti moramo namreč, da večino avtomobilskih kilometrov tudi prevozimo brez »koristnega namena«, torej v prostočasni aktivnosti. Če delež takih prevozov zmanjšamo na račun kolesarjenja, to težko ocenimo kot okolju škodljivo.

Res pa je, da povečana prisotnost koles na javnih prometnih površinah pomeni spremembo razmerja med udeleženci v prometu. Vendar verjetno ni rešitev, da bi zaradi neustreznega cestnega omrežja, da ne omenjam posebnih kolesarskih poti, negativno ocenjevali pomen kolesarjenja. Seveda so velike rezerve v ustrezni tehnični opremljenosti koles in izobraževanju kolesarjev. Tudi stroški prometnih posledic uporabe prometnih površin za kolesarje še niso opredeljeni. Pri kritju teh stroškov so do sedaj neposredno udeleženi predvsem motorizirani vozniki, delež kolesarjev pa bi bilo potrebno šele opredeliti glede na družbeno in okoljsko koristnost kolesarjenja. Ker je ta koristnost verjetno neprimerno večja pri kolesarjih kot pri motoriziranih udeležencih v prometu, naj bo tudi delež slednjih pri



Gorska cesta: nobenega vzroka ni, da po njej ne bi smeli voziti kolesarji

Foto: Janez Skok

pokrivanju stroškov večji in naj delno pokriva tudi delež kolesarjev. V okviru ekološkega obdavčenja motornega prometa lahko najdemo tudi sredstva za izgradnjo in vzdrževanje površin za kolesarje. Del financiranja pa bo na neki način moral odpasti tudi na kolesarje bodisi v obliki namenskih sredstev v okviru prometnega davka, sezonskih kart za uporabo gozdnih cest ali kako drugače.

Razvoja kolesarjenja nikakor ne smemo ovirati, temveč ga moramo organizirano usmeriti na okoljsko in družbeno neškodljive poti. Hiter razvoj rekreativnega kolesarjenja, ki smu mu priča zadnja leta, bo tako prispeval tudi k večji transportni vlogi kolesarjenja na krajših razdaljah.

O okoljskih problemih prometa in kolesarjenja ter o novi uredbi je na voljo nekaj informacij v obliki zloženek. Planinska zveza Slovenije je v okviru projekta »Okoljska vzgoja obiskovalcev gorskega sveta Slovenije«, ki sta ga poleg sponzorjev (Mobitel, Alpina, Sava, Merkur, Hidroinženiring, Kon Tiki Solar, ŠOU, Podjetje za urejanje hudournikov in Sidarta) podprla še Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo in Ministrstvo za okolje in prostor, izdala zloženki o gorskem kolesarjenju in prometu v gorah. Zloženka »Gorsko kolesarjenje, gornišтво in varstvo narave« je doživela drugo, dopolnjeno izdajo v letu 1995, zloženka »Gornišтво, promet in varstvo okolja« pa letos. Zloženki sta skupaj s štirimi drugimi, prav tako naravovarstvenimi, brezplačno na voljo obiskovalcem gor in planinskih postojankah.

Ministrstvo za okolje in prostor je lani v sodelovanju s Kolesarsko zvezo Slovenije izdalo zbiranko »10 pravil obnašanja gorskih kolesarjev v naravnem okolju«, ki je namenjena lažjemu razumevanju predpisov o gibanju v naravnem okolju. Poudarja, da gorski kolesar ni divjak, pač pa naravovarstveno ozaveščen športnik. Zaveda se, da je tako kot vse človeštvo tudi »njegov« šport odvisen od naravnega ravnovesja ter se temu primerno tudi vede.

Ministrstvo za okolje in prostor je izdalo tudi zloženko, ki je namenjena pojasnitvi prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju. Besedilo nas v šestih jezikih skupaj s prikupnimi risbami seznanja z bistvenimi določili uredbe.

POGOVOR Z MLADENOM BERGINCEM, PODSEKRETARJEM V MINISTRSTVU ZA OKOLJE IN PROSTOR

— Kakšni so učinki uredbe o vožnji v naravnem okolju po dobrem letu, odkar je v veljavi?

»Teško je oceniti, ali je uredba v celoti izpolnila pričakovanja. Vsekakor je omogočila, da se neznosna situacija, ki je nastala v zadnjih letih, dovolj učinkovito rešuje. To je najbolj očitno tam, kjer obstaja nadzorna služba (na primer v TNP), saj je ta z uredbo dobila mehanizem za ukrepanje. Prav v TNP, kjer so imeli velike probleme z vožnjo motoristov, so danes ti nekoliko manjši.

Izredno pomemben je tudi vpliv na javno mnenje. V javnost so z uredbo prišle dodatne informacije. Izšla je posebna publikacija v več jezikih, ki so jo delili na mejnih prehodih. Preko medijev, kjer je bila uredba večkrat predstavljena, se je širila zavest o škodljivosti vožnje zunaj cestnega omrežja.«

— V TNP je nadzor torej učinkovit. Kakšna pa je učinkovitost izvajanja uredbe v ostalih predelih? Kakšno je sodelovanje policije?

»Policija je v uredbi navedena kot eden od organov nadzora, vendar kadrovsko težko pokriva take »obrobne« zadeve. Jasno pa je, da v nujnih primerih ukrepa na podlagi obvestila. Rednega nadziranja trenutno še ne moremo pričakovati. Tudi inšpektorji za varstvo okolja, ki jih je trenutno 25 za celotno Slovenijo, težko odkrivajo vse take nepravilnosti, če vemo, da je akutnih okoljskih problemov na pretek.«

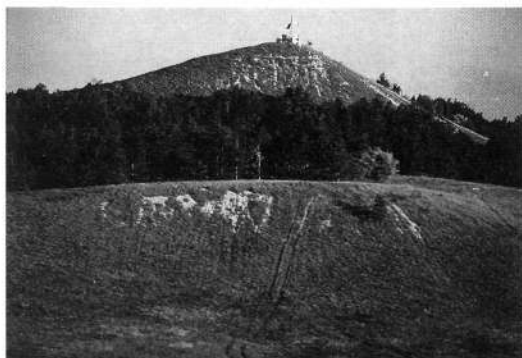
— Uredba omejuje tudi kolesarjenje. V gore je možno s kolesom le po cestah in kolovozih, na vojaške mulatjere, ki jih je polno po naših gorah, pa je kolesarjem dostop prepovedan. Ali je v prihodnje možno pričakovati kakšne spremembe?

»Eden od predlogov pri pripravi uredbe je bil tudi ta, da se kolesarjenje prepove nad gozdno mejo ne glede na vrsto cestišča oziroma poti. Končna verzija uredbe je nato kolesarjenje omejila na cestno omrežje. Menim, da je to ustrezna rešitev. Osebnost na gorsko kolesarjenje v visokogorju gledam precej nenaklonjeno. Nekako neestetsko deluje kolesar v gorskem svetu. Mulatjere so nastale v času, ki je takšne prometnice potreboval, danes pa ni nobene potrebe, da po njih prodira tehnika. Človek naj se v gore podaja peš, ob tem pa polno doživlja pokrajino okoli sebe.«

— Ali ne bi bila manjša škoda, da bi gorske kolesarje nadzorovano spustili v gorski svet in jim namenili nekaj primernih kolesarskih poti?

»Kolesar ni problem na utrjeni cesti in v okolju, ki tega kolesarja sprejme. Zunaj tega pa je nesprejemljiv. Nekako si še predstavljam kolesarja v vzponu od Savice na Komno, v spustu zelo težko. Že sedaj je dovolj problemov s to potjo.«

— **Problemi na omenjeni mulatjeri, ki so predvsem erozijske narave, nastajajo zaradi bližnjic, ki sekajo ovinke. Dolgi ovinki tako postajajo za pešce nezanimivi in tudi vse manj vzdrževani. Gorski kolesarji pa so se ponudili, da bi skrbeli za vzdrževanje mulatjere, če bi jim omogočili vožnjo po njej. Ali ne bi bilo koristno, da mulatjere kot del propadajoče kulturne dediščine dobijo nekakšnega upravljalca, kot ga imajo poti z markacisti?**



Globoki sledovi terenske vožnje na Slavniku

Foto: Igor Maher

»Upravljalstvo nad mulatjerami bi bilo izredno koristno, vendar kolesarjev v tej vlogi ne vidim. Njihova dejavnost je v gorskem okolju enostavno preveč agresivna. Menim, da je kolesarjem na voljo dovolj najrazličnejših cest in kolovozov v sredogorju, tudi izredno zahtevnih. V Sloveniji je 12.000 kilometrov gozdnih cest — dovolj za večletno kolesarjenje. Tisti najbolj ekstremni pa si lahko uredijo uradne poligone — če prostor to dopušča — s skoki, divjimi spusti in podobnim. Gore naj ostanejo brez tehnike, z elementarnim doživljanjem narave. Nekje pač mora biti meja.«

— **Če sprejmemo to mejo, potem je za kolesarjenje gorski svet praktično zaprt, saj so ceste, ki vodijo nad gozdno mejo, izredno redke. V Trenti, na primer, se je možno s kolesom peljati le po cesti po dolinskem dnu, kar pomeni, da se kolesarjenje konča precej nizko. Po pobočjih — in to globoko pod gozdno mejo — pa je speljanih precej mulatjer in pastirskih poti. Ali jih ne bi mogli vključiti v kolesarsko rabo?**

»Če se pelješ do konca Zadnjice ali do konca Zadnje Trente, težko rečeš, da se nisi nakolesaril. Če ti ni dovolj, lahko izlet podaljšaš do Zapotoka — seveda peš. Kolesu je v danem prostoru pač postavljena neka meja, ki jo je potrebno sprejeti, tudi v razmišljanju. Tudi Trentarji so bili vedno znani kot izborni hodci, gorohodci, ne pa kolesarji. Zakaj bi prostor poniževali s tehniko, če ta tja ne sodi?«

POGOVOR Z MARTINOM ŠOLARJEM, TRIGLAVSKI NARODNI PARK

— **Ali je uredba prinesla kakšne spremembe v TNP?**

»Med ljudmi se je zelo povečalo védenje o določbah uredbe, za kar so poskrbele objave v medijih in letaki, ki smo jih delili. Najpomembnejše je, da so zajezene organizirane vožnje motornih vozil, kar je bil tudi poglaviti namen uredbe. Kolo je bilo v uredbo uvrščeno naknadno, čeprav v parku ni bilo večjih problemov s kolesarji. Obvestila o uredbi v medijih in letaki, ki smo jih delili, so prispevala k temu, da so obiskovalci parka bolj obveščeni o problemu.«

Pomanjkljivosti so predvsem pri izvajanju nadzora. Naravovarstveni nadzorniki TNP, ki so z uredbo pooblašteni za nadzor, so pri tem precej omejeni. Največji problem so parkirana vozila brez voznika, ko ne moreš izreči kazni. Dobro je tudi znano, kako se vlečejo postopki, predani sodnikom za prekrške. Glavnina dela nadzornikov se zato ukvarja s preventivnim področjem, torej bolj z opozarjanjem in manj kaznovanjem. Uspešno je tudi sodelovanje s policijo, ki se je odzivala na naše prijave, ko je šlo za večje kršitve.«

— **Kakšne so perspektive kolesarjenja v parku?**

»S stališča varovanja narave so določbe v uredbi, ki se nanašajo na kolesarjenje, povsem smiselne. Upoštevati pa je treba, da je funkcija parka tudi obisk, doživljanje narave s pomočjo mehke, naravi neškodljive rekreacije. Mreža gozdnih in kmetijskih cest in kolovozov, kjer je kolesarjenje dovoljeno, je v TNP tako gosta in obsežna, da zadovolji tudi kolesarje. Težnje po uporabi vojaških mulatjer pa je potrebno reševati od primera do primera, glede na danosti v okolju, varstvene režime, lastniške odnose, odnose do drugih uporabnikov. Ker je v parku primarna varstvena funkcija, morajo biti vse druge podrejene. S tega stališča so rešitve v uredbi povsem zadovoljive. V skladu z mednarodnimi standardi pripravljamo tudi novo coniranje parka namesto sedanje delitve na robno in osrednje območje. V predelih s strogim rezervatnim varstvom je vsako razglabljanje o kolesarjenju nesmiselno. V peti, najmanj strogi varstveni coni, pa ima možnost razvoja tudi kolesarjenje.«

Navzgor

SLAVICA ŠTIRN

*Jutranji hlad.
Pred mano skale,
bele, strme, vabljive.
Sanjam in gledam
divjo lepoto.
Slišim tišino.
V meni je mir.
Stopam navzgor.*