

Marjan Žiberna

Brez medsebojne tolerance ne bo šlo

Pogovor s Petrom Dakskoblerjem

Tolminec Peter Dakskobler, ki je bil več let načelnik turnokolesarskega odseka pri Planinskem društvu Tolmin, je ena od gonilnih sil Soča Outdoor festivala, v okviru katerega je organiziral tudi gorskokolesarski maraton. Je novi predstavnik Slovenskega gorskokolesarskega konzorcija (www.odprimopoti.si). Cilj tega združenja je med drugim doseči legalizacijo kolesarjenja na nekaterih planinskih poteh na način, ki bi zadovoljil tako kolesarje kot pohodnike. Sogovornik pravi, da bo za to treba še kar veliko časa, dobre volje in sposobnosti prisluhniti vsem vpletenim, da pa mesta predstavnika konzorcija ne bi sprejel, če ne bi verjel v uspeh.



Peter Dakskobler
Arhiv Petra
Dakskoblerja

Kakšni so cilji konzorcija, ki ga od lani predstavljate?

Konzorcij je nastal leta 2014 kot združenje društev, podjetij, zavodov in drugih organizacij, ki imajo strateški interes po usklajenem in celovitem delovanju za načrtni razvoj predvsem gorskega kolesarjenja. Gre za vprašanje vožnje s kolesi zunaj poti, po katerih se zdaj že lahko uradno gibljejo. Omejitve so neživljenjske, saj kolesarji na mnoge poti, kjer ne bi povzročali škode, po zakonu ne smejo. Gorsko kolesarjenje je hitro razvijajoča se panoga rekreacije in turizma, ki je v alpskem svetu vse pomembnejša. Hitro se spreminjajo tudi tehnologija koles in sposobnosti kolesarjev, zato je obstoječa zakonodaja vse bolj zastarela. Število turnih kolesarjev, v bistvu torej planincev, ki za obisk gora poleg pohodne obutve in palic vse bolj

uporabljajo tudi kolo, naglo narašča. V Sloveniji je že več kot 40 planinskih društev, ki gojijo turnokolesarsko dejavnost.

Že pred leti so sprejeli merila za predlaganje dvonamenskih poti, namenjenih pohodnikom in kolesarjem, leta 2016 pa je bila vzpostavljena slovenska turnokolesarska transversala STKP. Njeni avtorji si gotovo želijo, da bi bilo vključenih čim več privlačnih enoslednic oz. dvonamenskih planinskih poti, česar pa po sedanji zakonodaji ni mogoče pričakovati. En od učinkov STKP bo tudi boljši obisk planinskih koč v sredogorju.

Naloga konzorcija je predlaganje konkretnih zakonodajnih rešitev, usklajevanje med različnimi resorji, kot so okolje in prostor, kmetijstvo in gozdarstvo ter drugimi, pa tudi odzivanje na dogajanje na terenu. To seveda ne pomeni, da bi gorskim kolesarjem dovolili vožnjo vsepovsod, tudi vožnje po brezpotjih ne, kot se pogosto napačno navaja v medijih.

Pozornost je treba posvetiti vzpostavljanju pravil obnašanja in vzgoji kolesarjev, saj mora tudi kolesarjenje odrasti. Za nekatera območja, npr. Triglavski narodni park, bi morda morali vzpostaviti poseben sistem, ki bi omogočal nadzor nad obiskom, zbrani denar pa bi se vračal v vzdrževanje. Dela, ki ga je treba opraviti, je zelo veliko.

Ali lahko navedete konkreten primer, pri katerem se je sedanja zakonodaja izkazala za neživljenjsko?

Lahko vzamemo kar primer gorskokolesarskega maratona na Soča Outdoor festivalu in Zakon o planinskih poteh. Že same planinske poti imajo težavo s statusom oz. evidenco, kar predstavlja formalno oviro na poti pridobivanja dvonamenskih poti. Kako npr. začeti postopek za določitev dvonamenskih poti, kjer bi bili dobrodošli kolesarji in pohodniki, ko pa



evidenca planinskih poti sploh še ni urejena? Pogoji za ureditev te evidence so se izkazali za neživljenjske. Tudi če obstajajo volja, znanje in angažma kolesarjev znotraj planinskih društev, nam do zdaj v praksi ni uspelo pridobiti pravih dvonamenskih poti. Obljubljeno nam je, da bo, potem ko bo birokratska ovira za ureditev evidence planinskih poti odpravljena, stekel tudi postopek predlaganja dvonamenskih poti.

V mojem domačem kraju, praktično pred mojimi vrati, neživljenjsko oviro predstavlja tudi Zakon o TNP. Omenjeni maraton smo dvakrat uspešno izvedli, predlani pa smo le dva tedna pred predvidenim tekmovanjem ostali brez dovoljenja. Tekmovanje, ki okolju ne bi povzročilo nobene škode, je bilo tudi v interesu lokalne skupnosti in planinskega društva, saj bi prispevalo k vsesplošnemu razvoju. Trasa je potekala po neproblematičnih planinskih poteh, večinoma v tretji, nevprašljivi varstveni coni TNP, Zakon o TNP pa ima v tem delu žal tehnično anomalijo, čisto birokratsko težavo, ki jo je nujno treba odpraviti.

Konec lanskega leta je v javnosti odmeval opomin, ki ga je inšpektorica za okolje izrekla tržiškemu kolesarju, ki je na družbenem omrežju objavil svojo fotografijo izpod Vrtače. Dokazano je tod kolo nosil, ni pa dokaza, da se je z njim vozil. Zato se odpira vprašanje, ali je to ustrezen dokaz kršitve zakona. Zame je bilo samo vprašanje časa, kdaj se bo kaj takega zgodilo posameznikom.

Konzorcij vključuje različne organizacije, tudi Kolesarsko zvezo Slovenije, ni pa vanj vključena

Komisija za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije. Kako to? Konec koncev si konzorcij prizadeva, da bi za kolesarje odprli tudi nekatere planinske poti.

PZS oz. KTK PZS je bila celo eden od pobudnikov neformalnega sodelovanja organizacij, ki združujejo gorske kolesarje, iz katerega se je kasneje razvilo sodelovanje Odprimo poti. Ob ustanovitvi konzorcija pa se je PZS odločila za samostojno vlogo s pripravljenostjo na sodelovanje pri vseh pozitivnih pobudah in zato sodeluje s konzorcijem. Turni kolesarji smo namreč le eden izmed segmentov članstva, čeprav že zelo številni, usmeritev PZS pa je zagotovo naklonjena kolesarstvu.

Kako odgovarjate na očitke, da bi gorski kolesarji radi uporabljali poti, ki so jih zgradili in jih vzdržujejo planinci?

To skrb v celoti razumem. Zato je pomembno najti način, da kolesarji, organizirani znotraj planinskih društev, in markacisti oz. vzdrževalci planinskih poti formirajo delovne ekipe, bodisi ločene bodisi skupne. Tri leta sem v Tolminu sodeloval pri številnih akcijah, v katerih smo kolesarji opravili okoli 2000 ur prostovoljnega dela in velikokrat po številu celo prekosili organizirane markaciste. Po žledolomu smo odpirali tematske in pohodne poti, pomagali občinam in lokalnim turističnim organizacijam.

Tu se pojavlja tudi vprašanje za turistično gospodarstvo, saj turisti kot pohodniki uporabljajo poti, ki so jih urejali in vzdrževali planinci. Sam imam podobno

Kolesarska skupnost si prizadeva, da bi lahko legalno uporabljala tudi nekatere planinske poti.

Arhiv Petra Dakskoblerja

vprašanje: ali je prav, da v dolini Soče, ki je prva v Sloveniji postala prepoznaven gorskokolesarski turistični cilj, vzdrževanje poti v celoti sloni na prostovoljnem delu kolesarjev v okviru planinskega društva?

Pospešen razvoj turizma v dolini Soči je povezan s številnimi preboji, ki so se zgodili v obdobju 2010–2015: sodelovanje z nemškimi agenti, organizacija športnega festivala, ustanovitev TKO PD Tolmin in projekti EU na destinaciji. Tako smo se kolesarji znašli v vlogi vzdrževalcev poti, ki jih vse bolj uporabljajo tudi turisti. Sam sem tudi zaradi zapleta z zakonodajo odstopil z mesta vodje turnokolesarskega odseka, odsek pa trenutno miruje. Fantje, ki imajo svoje družine in delo, so se namreč znašli v vlogi zastojnih vzdrževalcev poti, po katerih se kolesarji v praksi legalno marsikje sploh ne bi smeli voziti. Ne bi si želel, da bi iz podobnega razloga zamrl še kakšen turnokolesarski odsek, kar tolminsko planinsko društvo zelo obžaluje. Tudi zato je treba stvari zakonsko urediti.

Kaj pa sledi koles, ki precej bolj vplivajo na erozijo tal kot odtisi planinskih čevljev?

V izsledke raziskav na tem področju se na tem mestu ne bi spuščal, je pa tudi zaradi tega treba določiti, kje naj se kolesarji vozijo, in vzpostaviti sistem vzdrževanja poti. Pomembno jih je tudi izobraževati, izboljševati njihovo tehnično znanje in jim privzgojiti zavest, naj se odsekom poti, ki jim s svojim znanjem niso kos, izognejo. Obnašanju kolesarjev na sploh se bo konzorcij še posebej posvetil. Pravila bontona, ki so sprejeta na svetovnem nivoju in jih konzorcij le povzema, je treba ponavljati, tako da jih bodo začeli upoštevati vsi kolesarji.

Kaj pa primeri dobre prakse, ki bi jih lahko vzeli za zgled? Bi bila lahko to recimo Avstrija?

Sosednja Avstrija ima to različno urejeno po deželah in ima na državni ravni prav tako svoje probleme. Je

pa dejstvo, da se je turizem odločno usmeril v načrten razvoj kolesarskega turističnega produkta in ima močno podporo na deželni ravni. Zaradi potencialne odgovornosti lastnika zemljišča številni avstrijski lastniki gozdov zapirajo gozdne ceste.

Po drugi strani pa smo pri nas samo lani uspešno prilagodili zakona o kmetijskih zemljiščih in o gozdnih površinah; k temu nas je spodbudil predvsem opisani avstrijski primer, ki pri njih zavira razvoj gorskega kolesarjenja. Dosegli smo, da je razbremenitev odgovornosti lastnika za ravnanja obiskovalcev na njegovem zemljišču v obeh zakonih izrecno zapisana. Tako se bo z lastniki lažje dogovarjati za uporabo poti, ko govorimo o njihovem umeščanju v prostor.

Pregleden, všečen in legalen sistem poti, znotraj katerega je mesto tudi za kolesarje, ima Švica.

Nemška planinska zveza je spisala strateški dokument, v katerem se opredeljuje do gorskega kolesarstva, ga podpira in sprejema kot enakovrednega; pove, da želi iskati rešitve in medsebojno spoštovanje. V tujini so ponekod že table, ki opozarjajo, da so poti namenjene pohodnikom in kolesarjem, in pozivajo k medsebojni toleranci. Ko bomo, upam, da v ne preveč oddaljeni prihodnosti, naglo rastoči kolesarski skupnosti lahko ponudili dovolj atraktivnih legalnih poti, bo tako treba napraviti tudi pri nas. Zato pa sta nujna dialog in potrpežljivost.

Poleg bolj življenjske zakonodaje je potrebno tudi aktivno sodelovanje turnokolesarskih sekcij pri planinskih društvih, ki je bilo zelo spodbudno tudi v primeru vzpostavljanja STKP. Mislim, da se zelo pomemben del prihodnosti planinstva skriva prav v kolesarjih. Starost aktivnih članov, ki predstavlja jo pogon društev, raste, tu je vprašanje rentabilnosti delovanja planinskih koč, ki ga kolesarji s svojim obiskom pomagajo reševati, pa tudi vprašanje pridobivanja novih članov društev. ●



Pohodniški nahrbtniki.

Vsi letni časi, vse poti.

Na voljo v:

Trgovine Kibuba (Ljubljana BTC, Ljubljana Šiška, Ljubljana Supernova, Celje, Kranj, Nova Gorica),

Trgovine Iglu Šport (Ljubljana Vič, Ljubljana BTC, Ljubljana PCL, Maribor, Lesce, Tolmin),

Trgovina Annapurna (Ljubljana), Trgovina Outdoor Galaxy (Bovec),

Trgovina Elan (Begunje), Trgovina Pod skalco, (Bohinj)



www.factorystore.si