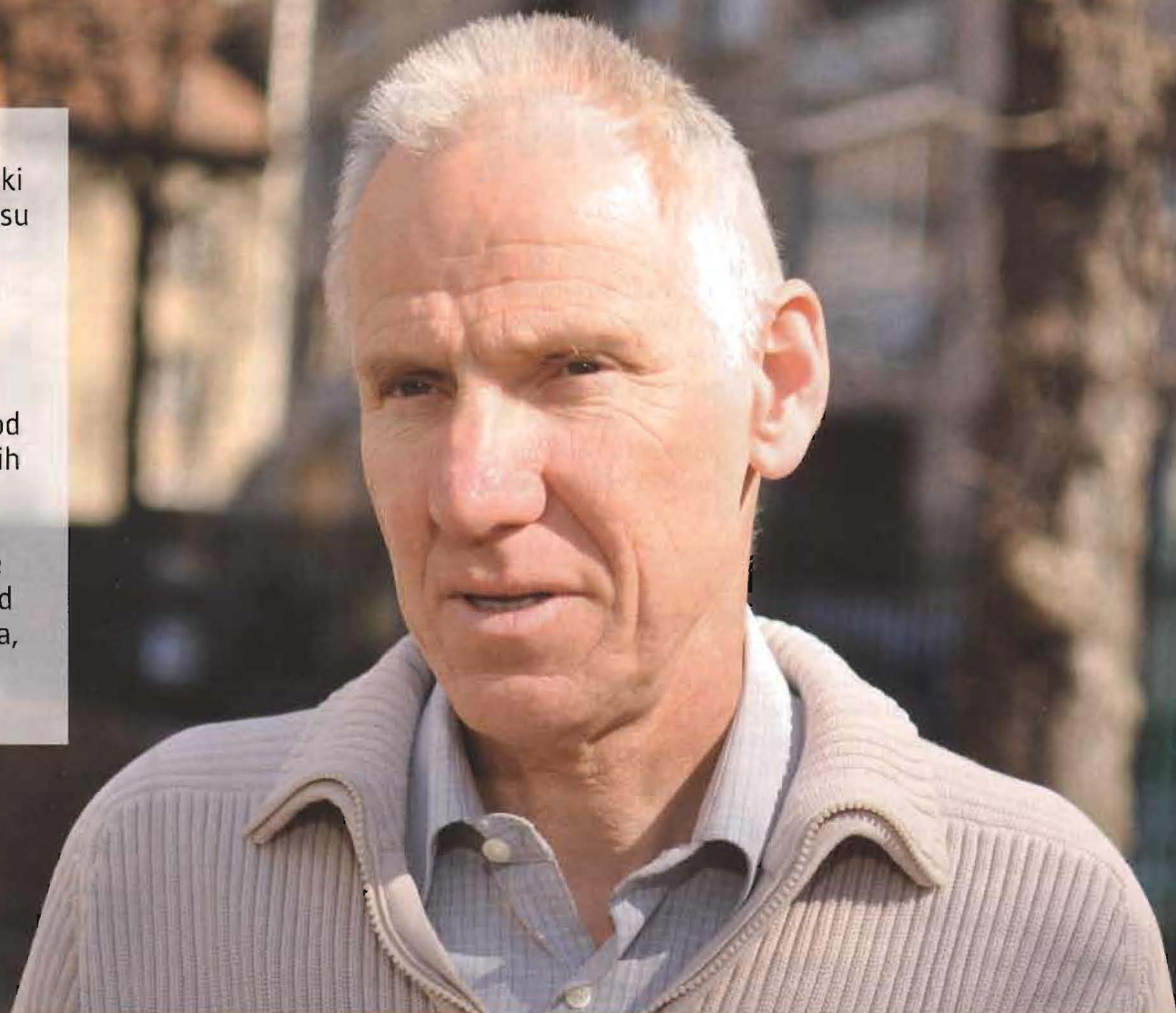


Jože Rovani je profesor na ljubljanski Ekonomski fakulteti, v prostem času pa strasten kolesar in vzdrževalec planinskih poti (markacist). Ob srečanju mi krepko stisne roko in takoj mi je jasno, da je kolesar od nog do glave. »Po dolgih letih sem 'espedeje' zamenjal s 'flat' pedali in moram reči, da se še privajam,« mi pove med priklepanjem starejšega, a skrbno vzdrževanega mestnega kolesa.



Kadar smo šli peš, smo bili »fejst fantje«, kadar smo šli s kolesi, smo postali nebodijih treba

■ Blaž Mazi ■ Boštjan Svete

Za menjava se je odločil zaradi ne-ljubega padca, po katerem je moral kupiti novo kolo. Takoj je jasno, zakaj večkrat poudari, da je pri kolesarjenju v gorah najpomembnejša varnost, in tudi zato je Planinska zveza Slovenije ustanovila Komisijo za turno kolesarstvo, ki izobražuje vodnike in organizira tečaje vožnje in obnašanja v gorah. Turno kolesarstvo? Kakšno turno kolesarstvo, si najbrž mislite? Podobno smo razmišljali tudi v uredništvu, dokler se nismo srečali s predsednikom Komisije za turno kole-

sarstvo, s katerim smo spregovorili tudi o zloglasni uredbi o vožnji v naravi.

V Sloveniji je ogromno kolesarjev, ki se vozijo z gorskim kolesom. Izenada se je pojavila neka Komisija za turno kolesarstvo... Odzivi so si precej podobni in so v slogu: »Kaj pa je zdaj to, a jaz pa nisem pravi gorski kolesar ali kaj?« Kaj porečete na to?

(Smeh.) Naj najprej pojasnim, od kod izraz. Planinci od nekdaj pravimo, da gremo v hribe ali pa da gremo na turo. Izlet je tisto lažje, tura je težja. Alpinisti odidejo na alpinistično turo, turni smučarji gredo turno smučat, in ko se kolesarji odpravimo na turo, gremo turno kolesarit. Športni artikel, s katerim to

počnemo, je kolo. Vse življenje hodim v hribe, le da sem kot kolesar planinske čevlje zamenjal za kolo. Vse drugo je bolj ali manj enako ali zelo podobno. Vsa znanja od prej, od orientacije, varstva narave do prve pomoči, so mi prišla vražje prav. Vse, kar sem se naučil na pohodniških tečajih kot planinski vodnik. Zato turno kolesarstvo – zaradi planinske terminologije in tradicije...

... bom vskočil s preprostim argumentom ljudstva, da ima planinstvo res tradicijo, kolesa v gorah pa pač ne. Se motim?

V Planinskem vestniku iz leta 1899 lahko najdete sliko kolesarskega odseka Radovljiške podružnice Slovenskega

planinskega društva. Vodil ga je Hugo Roblek, po katerem se imenuje Roblekov dom na Begunjsčici. Pokazal sem ga na srečanju z italijanskimi turnimi kolesarji, ki imajo v okviru Club Alpino Italiano že 200 kolesarskih odsekov. Kar zijali so od presenečenja, ko so videli, da se je v Sloveniji nekaj takega dogajalo pred več kot sto leti.

Kaj je potem turno kolesarstvo?

Vožnja v naravi izključno po poteh in z netekmovalnimi cilji. Kot tako je del širšega pojma gorsko kolesarstvo.

Če so gorski kolesarji vse številnejši v gozdnih predelih in morda na kakšnem večjem hribu, jih je v resnici malo, ki bi šli z gorskimi kolesom v visoke gore, če me razumete... Do kod sploh pridete v gorah s kolesom?

(Smeh.) Zame so najlepše t. i. kombinirane ture. Začnem denimo v dolini, v Mojstrani, se vzpnem s kolesom proti sedlu Jepca na skoraj 1600 metrov nadmorske višine, skrijem kolo v grm in potem nadaljujem na Kepo še uro in pol peš. Ali pa grem na primer v Trento in se s kolesom vzpnem po stari vojaški poti na Staro Utro in nadaljujem peš na Trentski Pelc. To so zame idealne ture, pri katerih poskušamo priti s kolesom, do koder je mogoče, nato pa nadaljujemo turo peš.

Kam vse se je mogoče pripeljati z »gorcem«?

V sredogorju skoraj povsod. Denimo na Porezen, na Blegoš in na Ratitovec, povsod skoraj do vrha. Opozoriti vas moram, da so po zakonodaji vsi trije vrhovi zaprti. Kolovoz namreč ne vodi do vrha. Da se tudi višje, na primer na Vajnež, bližnjega sosedu bolj znanega Stola. Fantje so se peljali tudi že s Krna in Grintovca. Posnetki so na Youtube (smeh). Takšnih kolesarjev je v Sloveniji seveda le peščica. Voziti je mogoče tudi po čudovitih prečenh. Tako je mogoče prevoziti velik del slovenske planinske transverzale, na primer od Maribora pa vse do Raduhe, pot čez celotno Pohorje je lepo vozna. Nekateri predeli so seveda takšni, da je v njih veliko pohodnikov in se jim je bolje izogniti.

Kakšen je odnos pohodnikov do turnih kolesarjev?

Zelo različen. Nekaj težav je v okolici večjih mest, kjer še ni prave kolesarske kulture. Nekateri kolesarji se ne zavedajo, da poti niso dirkališča in da po planinski poti skozi ovinek ne smejo peljati na polno, kot da bi bili na cesti. Tako prihaja do konfliktov, a višje kot gremo, manj je problemov. Na Osolniku so od vekomaj težave z nekim kmetom, a zanj vsi kolesarji vedo in se mu ognejo.

Začnem denimo v dolini, v Mojstrani, se vzpnem s kolesom proti sedlu Jepca na skoraj 1600 metrov nadmorske višine, skrijem kolo v grm in potem nadaljujem na Kepo še uro in pol peš.

S planinci ni težav, še posebej če se kolesarji zavedajo, da morajo planincem odstopiti prednost, saj se na ozki poti že dva pohodnika težko srečata, kaj šele planinec in kolesar.

Težav sicer ni veliko. Če primerjam, kaj se je na forumu Tabla pisalo pred petnajstim leti in kaj danes, je opazen velik napredek. Takrat so se našli posamezniki, ki so se razburjali, da že nihče ne bo njim govoril, kje naj se vozijo in kako hitro se lahko peljejo. Kolesarska srenja danes takšnega posameznika takoj izloči. S priporočili turnim kolesarjem širimo kolesarsko etiko, ki je tudi sicer običajna etika obnašanja v planinah. Čeprav nas stara uredba meče v isti koš z motoriziranimi prevoznimi sredstvi, pohodniki začenjajo razumeti, da kolo ni primerljivo denimo z motorjem.

Vaše iskreno mnenje o uredbi o vožnji v naravnem okolju, ki kolesarjem prepoveduje vožnjo po enoslednicah? Veliko gorskih kolesarjev v Sloveniji sploh ne ve zanj.

Ta uredba je neživljenska do konca, sem pa za to, da se vzpostavi določen nadzor in da se za kolesarje zaprejo določena območja. Taka je gotovo Dolina sedmerih triglavskega jezera. Za drugod bi priporočil italijanski sistem, ki deluje po pravilu »dovoljeno je povsod, kjer ni prepovedano«. Prepovedanih območij je v Italiji zelo malo, v glavnem so to nacionalni parki. Poslušal sem predavanje direktorja enega od njihovih nacionalnih parkov, ki je dejal, da imajo znotraj zavarovanih območij omejitve, a širše poti za kolesarje odprejo tudi znotraj nacionalnih parkov. Na določenih poteh dovolijo kolesarjenje z vodnikom, ki pelje skupino. Skozi Glinščico pri Trstu, ki je rezervat, se lahko peljemo po trasi nekdanje železnice in nihče ne dela težav. Ne smemo pa se voziti po strmih pohodniških poteh, kjer bi bili v napoto pohodnikom in bi na velikih nakloninah kolesarji dejansko povzročali škodo.

Ampak vseeno me bega ta uredba. Če s kolesom s kolovoza zapeljem na stezo, storim prekršek, kaj šele, da se spustim po pobočju... res (razmišlja). To, da ste storili prekršek, ko ste zapeljali s steze, najbrž lahko razumete?

Razumem, ampak včasih se temu ne jaz ne vi ne moreva izogniti. Pripeljem se lahko do konca poti, na brezpotje, ali zaidem, se izgubim in sem izčrpan in moram najti pot naprej ali nazaj... Gorsko kolesarjenje ni gorsko kolesarjenje, če se vozim vedno po istih poteh, mar ne?

Namerno tega vseeno ne smete početi. Ustava določa, da lahko državljani Slovenije prosto hodimo v naravnem okolju, če pri tem ne povzročamo škode. Planinci pohodniki bomo to vedno strogo zagovarjali, saj nam omogoča tisto, kar je v planinah najlepše – hojo po brezpotjih. Pravno mnenje, ki smo ga pridobili, naveda, da tega ustavnega določila nikakor ne moremo interpretirati tako, da bi veljalo tudi za kolesarje. Torej smo kolesarji omejeni na poti in ta omejitev se mi zdi smiselna.

Škoda, ki jo naravi prizadene pohodnik, je povsem primerljiva s škodo, ki jo naredi kolesar.

Se bom kot novinar kolesarske revije trmasto postavil na stran kolesarjev. Zakaj se vam zdi smiselna?

Poglejte, sam sem markacist, torej vzdrževalec planinskih poti. Velike težave imamo s pohodniki, ki si krajšajo pot zunaj označenih in utrjenih poti in jih s tem uničujejo. Delajo namreč bližnjice, po katerih voda pridobi moč in dela škodo. Zato pravim, da s kolesom nikamor iz utrjenih poti.

Pohodniki, ki hodijo po brezpotjih, ne delajo škode, ker gre za hojo posameznikov. Če ni prepogoste hoje po določenem območju, tudi škode ne bo. Ko pohodniki hodijo po brezpotjih, se na primer ognejo svežemu travniku in hodijo po robu. Kolesar mora biti po mojem mnenju strogo omejen na poti. Odvisno, kako bomo uredbi, a recimo, da dovoljuje vožnjo po kolovozu, drugega pa ne. Strogo po uredbi nekaj časa še to ni veljalo, a je kasneje ministrstvo za okolje in prostor ponudilo interpretacijo, po kateri so kolovozi še sprejemljivi. Zakon o planinskih poteh tudi ni čisto jase, pa vendar prava planinska pot predstavlja pot do enega metra širine, takšno, ki jo planinska organizacija vzdržuje in markira ter ni namenjena drugim ekonomskim interesom, zato je namenjena samo pešcem. Zakon pa omogoča, da tudi takšno pot planinsko društvo odpre za kolesarje. Kar je širših poti od enega metra, torej kolovozov in vlak, osnovno traso vzdržuje nekdo drug zaradi določenega ekonomskega interesa, praviloma povezanega z vožnjo. V takih primerih, čeprav je denimo vlaka markirana, naj bi se po nje

lahko vozilo s kolesi. To je razumljivo, saj markiramo pogosto tudi kakšen odsek asfaltne ceste, preden ponovno zavijemo nazaj na planinsko pot. Ali kdo pomisli, da po tistem delu asfalta ne bi smeli voziti avtomobili? Seveda ne.

Če bi slepo uporabili zakon o planinskih poteh, bi lahko denimo v takem primeru dejali, da se kolesarji po tistem odseku asfalta ne smejo voziti.

Morda bo slišati čudno, a ogromno kolesarimo v Italiji. Tam nam nihče ne dela težav.

Kako pa se z neživiljenjsko zakonodajo soočate turni kolesarji?

Moje, popolnoma osebno mnenje, je, da obstajajo zavarovana območja, kjer naj bi se ne vozilo, morda tudi ne hodilo. Povsod drugod, če je seveda pot, pa menim, da lahko vozimo tam, kjer ne puščamo sledi in ne delamo škode. To v praksi pomeni, da bolj večji lahko vozijo zahtevnejše poti ne da bi povzročali škodo. Upoštevati moramo tudi vremenske razmere. Na suhi poti se bo za nami prej poznalo kot na mokri.

Zakonodajalec težko spiše takšno načelo

samoomejevanja, ki pa je za večino obzirnih kolesarjev povsem sprejemljivo. To je vprašanje zavesti.

Tisti, ki pišejo takšne in podobne uredbe, do danes niso podali zadovoljivega pojasnila, kakšno nepopravljivo škodo naredimo v naravi z gorskim kolesom. Danes velja zlato pravilo, da gorski kolesar niti v sanjah ne sme potegniti črte. Če kdo tega ne ve, mu drugi hitro razložijo. Prijazno ali neprijazno.

Vse ameriške raziskave na tem področju in tudi nekaj nemških kažejo, da je škoda, ki jo naravi prizadene pohodnik, povsem primerljiva s škodo, ki jo naredi kolesar. Že najlažje motorno vozilo, ki si ga lahko zamislimo, povzroči neprimerno več škode kot pa kolo.

Kar je problem pri pohodnikih in kolesarjih, je pogostost vožnje in prav frekvenca je tista, ki povzroča škodo. Vzpnite se kdaj na ljubljansko Šmarno goro. Turni kolesarji se preprosto izogibamo že tako preveč obljudenih pohodniških poti, kjer bi še prispevali k škodi. In ne pozabimo, kolesar prične turo v dolini, pohodnik pa prepogosto na najvišje dostopnem parkirišču.

Dilema, koliko široka mora biti pot za kolesarja, je povsem odveč. Če se želita

dva srečati, se mora eden ustaviti, da gre drugi lahko mimo. Kolesar mora biti obziren, če pa se umakne pohodnik, pa še toliko lepše. Težave so edinole s kužki na planinskih sprehodih, za katere smo turni kolesarji pač poštarji (smeh). Morda bo slišati čudno, a ogromno kolesarimo v Italiji. Tam nam nihče ne dela težav.

Kdo pa jih dela pri nas?

V bistvu nihče...

... ampak občutek je pa slab?

Občutek je pa zelo slab. Več se govori o uredbi, bolj se del pohodnikov zaveda, da smo kolesarji v prekršku. Zakaj smo se v planinskih vrstah organizirano lotili turnega kolesarstva? Kadar smo šli peš, smo bili »fejst fantje«, kadar smo šli s kolesi, smo postali nebodijhtreba. Sila neprijetno. Edini način, da bomo to rešili, je vzgoja in izobraževanje.

Imamo tečaje za turnokolesarske vodnike. Naziv turnokolesarski vodnik I je za kolesarskega vodnika po manj zahtevnih poteh, II za vodnika po bolj zahtevnih. Nekoč bomo imeli inštruktorje. Morda že čez dve leti. Trenutno imamo 60 pripravnikov za vodnike, ki so opravili tečaje. Približno 15 jih je že opravilo



2X10

Legendarna linija SRAM X0 je prenovljena z novim sistemom prenosnih razmerij 2X10. Narejena za katero koli dirko v krosu, vožnjo po enosledicah, vsegorske avanture ali bitke v spustu. Deset prestav vpelje na TruVoxovo gonilko uporablja pomembne prednosti skupine XX: X-Glide za hitrejšo prestavljanje in širok, lažji razmerij verzijske X-Dome. SRAM 2X10 ne omogoča več prestav. Ponuja vam PRAVO PRESTAVO v vsakem trenutku.

Zastopa Proleco Trade d.o.o.

www.skm.si

V PRAVI PRESTAVI

SRAM

PREIZKUSITE SRAM 2X10 PRI SKM TRGOVCIH

MAXISPORT

01 / 547 65 00

trgovina@maxisport.si

KA ŠPORT

02 / 788 12 14

info@kasport.si

ENDURO

02 / 823 16 89

enduro@siol.net

ZUPANSKORT

04 / 531 27 00

zupan.sport@s5.net

EXTREME VITAL

04 / 515 77 12

info@extremevital.si

GRAŠCA

04 / 595 60 10

trgovina.grasca@siol.net

AP

05 / 734 41 60

aljosa.pirjevec@siol.net

DJAK

05 / 333 46 33

info@djak.si

SMOLE

07 / 337 98 00

smole@amis.net





Narodni park Ordesa v španskih Pirenejih. Kolo leži na robu osrednjega kanjona v narodnem parku Ordesa na 2000 metrih nadmorske višine. Jože Rován

pripravištvo in so postali strokovni delavci v skladu z licenco Sveta za šport. Turnokolesarski vodniki II se lahko s tem ukvarjajo tudi poklicno. Vsi ti kolesarji so osnova, iz katere po

planinskih društvih nastajajo turnokolesarski odseki, kolesarski vodniki se vključujejo v samostojne turnokolesarske odseke ali v vodniške odseke planinskih društev Planinske zveze Slovenije. Trenu-

tno je takšnih turnokolesarskih odsekov okoli deset, a to je šele začetek.

Bistvo pa je najbrž v turah?

Te so najbolj pomembne. Bistveno je, da se organizirajo izleti, ki se jim pridružijo novi kolesarji, tu se naučijo etike turnega kolesarstva in tehnike vožnje v naravi. Pomembno je, da se odvija organizirana dejavnost in da ljudje vedo, kaj je prav in česa se ne sme početi.

Takšnemu odseku se lahko pridružimo, podobno kot se lahko pridružimo planinskemu društvu?

To je ista zgodba. Tako kot za pohodnike imamo tudi za turne kolesarje organizirana izobraževanja. Gore niso nedolžna reč in planinstvo je šport, pri katerem prihaja tudi do nesreč, in zato je ključna preventiva. Varnost je v ospredju in začne se s planinsko šolo, ki je osnovna šola za tiste, ki bi radi v gore. Potem pa se ljudje usmerijo glede na to, kaj bi radi v gorah počeli.

Turno kolesarstvo je v nasprotju s splošnim prepričanjem celoletni šport. Pozimi je na Primorskem dovolj možnosti za kolesarjenje, v toplejšem delu leta pa je Slovenija zagotovo pravi raj za kolesarje.

Dodatna baterija in solarni polnilec

Edge 800

Hitrost	
18.3 km/h	
Najvišja hitrost	
68.8 km/h	
Razdalja	Čas
8.59 km	17:08
Srčni utrip	Kalorije
120	308
← MENI →	

Edge 800

Z GPS kolesarskimi števeci Edge prevožena razdalja, čas, hitrost, nadmorska višina, srčni utrip, porabljene kalorije, zunanja temperatura in ostali podatki niso več uganka. Edge nudi možnost analize treninga ter posredovanja/izmenjave tras preko spleta. S treningi lahko tekmujete tudi na spletnem portalu www.garmin-izziv.si, kjer vas čakajo bogate nagrade.

Naj vašo letošnjo kolesarsko sezono spremlja Garmin. Uporabniki naprav Edge so enotnega mnenja:

"Garmin je zakon!"

Več na www.garmin.si.

GARMIN.
IZZIV