



Planinska zveza Slovenije
Komisija za varstvo gorske narave

PROBLEMATIKA NENADZOROVANE VOŽNJE Z MOTORNIMI VOZILI NA OBMOČJU POHORJA Z DRUŽBENO- EKONOMSKEGA IN NARAVOVARSTVENEGA VIDIKA

SEMINARSKA NALOGA
ZA NAZIV
VARUHNJA GORSKE NARAVE

Avtorici:
Andreja FERK, mag. inž. kraj. arhi.
Aleksandra MUSTER, mag. ekon. in posl. ved
PD Paloma Sladki Vrh

Mentor: Marijan DENŠA, PD Nazarje

Sladki Vrh, avgust 2021

KAZALO VSEBINE

1. UVOD	6
1.1. Namen in cilji	6
1.2. Opredelitev raziskovalnega problema	6
2. ZNAČILNOSTI POHORJA	7
2.1. Geografski opis	7
2.2. Naravno okolje	8
2.2.1. Definicija	8
2.2.2. Življenjski prostor, rastlinstvo in živalstvo	8
2.2.3. Natura 2000	9
2.2.4. Naravne vrednote (NV) in ekološko pomembna območja (EPO)	9
3. VOŽNJA Z MOTORNIMI VOZILI	11
3.1. Motokros, enduro in štirikolesni motorji	11
3.2. Motorne sani	12
3.3. Vožnja z motornimi vozili kot del turistične ponudbe	13
4. POSLEDICE VOŽNJE Z MOTORNIMI VOZILI	13
4.1. Hrup	13
4.2. Erozija	14
4.3. Nevarnost za ljudi in živali	14
4.4. Uničevanje gozdne podrasti in rastlinstva	15
4.5. Povzročanje škode in uničevanje zasebne lastnine	16
5. ZAKONSKA UREDITEV VOŽNJE PO NARAVNEM OKOLJU	16
5.1. Zakon o ohranjanju narave (ZON)	16
5.2. Zakon o gozdovih (ZG)	17
5.3. Zakon o planinskih poteh (ZPlanP)	17
6. VREDNOTENJE VPLIVOV NA NARAVNO OKOLJE IN DRUŽBENO-EKONOMSKIH DEJAVNIKOV NA OBMOČJU POHORJA	18
6.1. Osnovni statistični podatki	18
6.2. Odnos anketiranih do raziskovalne problematike	20
6.3. Odnos anketiranih lastnikov ali oskrbnikov objektov na Pohorju do izvajalcev posameznih prostočasnih aktivnosti	22
6.4. Ocena učinkovitosti posameznih ukrepov reševanja problematike nenadzorovane vožnje z vozili na motorni pogon v naravnem okolju Pohorja	24
6.5. Zaključki izvedene ankete	24
7. PREDLOGI UKREPOV ZA ZMANJŠANJE VPLIVA NENADZOROVANE VOŽNJE Z VOZILI NA MOTORNI POGON	26
7.1. Združen pristop ukrepanja na lokalni politični ravni	27
7.2. Poostreitev nadzora na terenu	27
7.3. Dopolnitev zakonodaje	27
7.4. Informiranje o prepovedi vožnje in škodljivih posledicah na naravno okolje	28
7.5. Ureditev plačljivih površin za vožnjo v naravnem okolju	29

8.	POVZETEK	30
9.	VIRI IN LITERATURA	31
10.	PRILOGE	32
10.1.	Anketni vprašalnik	32

KAZALO SLIK

SLIKA 1: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE – POHORJE (VIR: MRA, 2020)	7
SLIKA 2: VAROVANA OBMOČJA NA POHORJU (ATLAS OKOLJA, 2021)	9

KAZALO FOTOGRAFIJ

FOTOGRAFIJA 1: SLEDI MOTORNH SANI (FOTO: JAKA CESAR, 2019)	13
FOTOGRAFIJA 2: EROZIJSKI JAREK KOT POSLEDICA POHODNIŠTVA IN VOŽNJE Z RAZLIČNIMI VOZILI (FOTO: ANDREJA FERK, 2021)	14
FOTOGRAFIJA 3: SLEDI KROS IN ENDURO MOTORJEV (FOTO: TINA LUŽNIK, 2019).....	15
FOTOGRAFIJA 4: POŠKODOVANA PODRAST Z GOSENICAMI MOTORNH SANI (FOTO: JAKA CESAR, 2019)	16

KAZALO PREGLEDNIC

PREGLEDNICA 1: SEZNAM NARAVNIH VREDNOT VEČJEGA OBSEGA NA OBMOČJU POHORJA	11
PREGLEDNICA 2: POVPREČNE OCENE POGOSTOSTI VOŽNJE V RAZLIČNIH DELIH PROSTORA NA OBMOČJU POHORJA PO VRSTAH VOZIL	12

KAZALO GRAFOV

GRAF 1: OSNOVNA SOCIO-DEMOGRAFIJA ANKETIRANCEV	18
GRAF 2: STRUKTURA PROSTOČASNIH AKTIVNOSTI ANKETIRANCEV	19
GRAF 3: POGOSTOST UKVARJANJA ANKETIRANCEV S PROSTOČASNO AKTIVNOSTJO ..	19
GRAF 4: POGOSTOST OBISKOVANJA OBJEKTOV NA POHORJU S STRANI ANKETIRANCEV.....	19
GRAF 5: POVPREČNA PORABA ANKETIRANCEV ZA GOSTINSKE STORITVE V OBJEKTIH NA POHORJU	20
GRAF 6: POGOSTOST SREČEVANJA ANKETIRANCEV Z VOZNIKI ŠTIRIKOLESNIKOV, ENDURO ALI MOTOKROS MOTORJEV OB UKVARJANJU S PROSTOČASNO AKTIVNOSTJO	20
GRAF 7: POGOSTOST SREČEVANJA ANKETIRANCEV Z VOZNIKI MOTORNH SANI OB UKVARJANJU S PROSTOČASNO AKTIVNOSTJO	20
GRAF 8: POČUTJE ANKETIRANCEV OB SREČANJU Z VOZNIKI ŠTIRIKOLESNIKOV, ENDURO ALI MOTOKROS MOTORJEV	21
GRAF 9: POČUTJE ANKETIRANCEV OB SREČANJU Z VOZNIKI MOTORNH SANI	21
GRAF 10: VPLIV POSAMEZNIH PROSTOČASNIH AKTIVNOSTI NA NARAVNO OKOLJE	21
GRAF 11: OCENA VPLIVA VOŽNJE S ŠTIRIKOLESNIKI, ENDURO ALI MOTOKROS MOTORJI NA OKOLJE	22
GRAF 12: OCENA VPLIVA VOŽNJE Z MOTORNIMI SANMI NA OKOLJE	22
GRAF 13: OCENA LETNE ŠKODE NA ZEMLJIŠČIH IN LASTNINI (PAŠNIKI, GOZDOVI, OPREMA ZA PAŠNIŠTVO, PLANINSKE POTI...), KI JO POVZROČAJO LASTNIKI VOZIL NA MOTORNI POGON	22
GRAF 14: OCENA POVPREČNE DNEVNE PORABE OBISKOVALCEV ZA GOSTINSKE STORITVE V OBJEKTIH NA POHORJU	23
GRAF 15: OCENA POVPREČNE DNEVNE PORABE OBISKOVALCEV ZA GOSTINSKE STORITVE V OBJEKTIH NA POHORJU	23
GRAF 16: STRUKTURA IZVAJALCEV PROSTOČASNIH AKTIVNOSTI, KI JIH LASTNIKI OZ. OSKRBNIKI OBJEKTOV NA POHORJU V ZIMSKEM ČASU NE BI MOGLI POGREŠATI	24

GRAF 17: OCENA UČINKOVITOSTI POSAMEZNIH UKREPOV PRI REŠEVANJU PROBLEMATIKE NENADZOROVANE VOŽNJE Z VOZILI NA MOTORNI POGON V NARAVNEM OKOLJU NA POHORJU	24
GRAF 18: SEZNANJENOST S PREPOVEDJO VOŽNJE Z VOZILI NA MOTORNI POGON V NARAVNEM OKOLJU POHORJA	28
GRAF 19: SEZNANJENOST S VKLJUČENOSTJO POHORJA V OBMOČJE NATURA 2000	28

1. UVOD

Pohorje je s svojo slikovito in razgibano pokrajino ter s svojimi razglednimi grebeni vse bolj priljubljena destinacija za različne vrste obiskovalcev. Večanje obiska v povezavi z vse večjo izbiro različnih pristočasnih dejavnosti ima lahko negativno bilanco na okolje, kar pomeni, da je več negativnih vplivov na naravno okolje, kot pozitivnih družbeno-ekonomskih učinkov, ki se največkrat merijo v prihodkih in številu delovnih mest v gostinski in turistični dejavnosti. Izmed vseh pristočasnih aktivnosti v naravnem okolju je bila v mnogih dosedanjih raziskavah kot najbolj škodljiva pristočasna aktivnost prepoznana vožnja z različnimi oblikami motornih vozil.

1.1. Namen in cilji

Namen seminarske naloge je prispevati k omejevanju nenadzorovane vožnje in se pridružiti vsem dosedanjim prizadevanjem za dolgoročno zmanjšanje negativnega vpliva na okolje na območju Pohorja.

Cilj naloge je na podlagi proučene literature in dosedanjih raziskav ter zaključkov iz lastne raziskave o zaznanih vplivih na okolje oblikovati predloge ukrepov in izkoristiti priložnosti za vpliv na posameznih ravneh odločanja in ukrepanja, v prvi vrsti na lokalni ravni.

1.2. Opredelitev raziskovalnega problema

Pohorje je prepoznano kot izrazita turistična in rekreacijska destinacija z več kot pol milijona nočitev letno. Cesar (2019) ugotavlja, da je zlasti vrhnji del Pohorja zaradi svoje raznolikosti, čudovitih razgledov, lahkega dostopa, pestrega terena, številnih živalskih in rastlinskih vrst ter razvejane mreže obstoječih gozdnih prometnic močno obremenjen s številnimi dejavnostmi različnih interesnih skupin.

Cesar (2019) ugotavlja, da so na prvem mestu vsi lastniki zemljišč, katerim je prednost koriščenje površin za pašništvo in gozdarstvo ter gospodarno in trajnostno ravnanje z zemljišči. Dalje izpostavlja pohodnike in nabiralce gozdnih sadežev in ugotavlja, da so se jim kasneje pridružili še gorski kolesarji, v zadnjem desetletju pa je mogoče opaziti tudi velik porast števila voznikov različnih vozil na motorni pogon (motokros in enduro motorji, štirikolesniki ter motorne sani). Med vsemi temi skupinami prihaja vse pogostejše do nasprotij interesov, kjer je enim v ospredju opravljanje gospodarske dejavnosti, drugim sproščanje v naravi ali adrenalinska vožnja v naravi itd.

Lastnike zemljišč motijo predvsem tisti, ki na njihovem ozemlju puščajo kakršne koli negativne posledice in s tem povzročajo slabšanje pogojev in stanja površin za gospodarno rabo tako kmetijskih kot tudi gozdnih zemljišč. Največji konflikt nastaja med lastniki zemljišč in vozniki motornih vozil, ki za seboj puščajo očitne in neposredno opazne negativne posledice. Vozniki motornih vozil, poleg hrupa, uničevanja podrasti in nastajanja erozijskih jarkov, vse pogostejše povzročajo tudi namensko škodo: uničujejo električne pastirje in ograje, ki jim pogosto prekrizajo že uporabljeno pot in preprečijo nemoteno nadaljevanje vožnje. Konflikt interesov nastaja tudi med vozniki motornih vozil in pohodniki. Prvi so tam zaradi uživanja in sproščanja v adrenalinu, nevarnosti in velikih hitrostih, drugi pa želijo v naravnem okolju Pohorja predvsem uživati na svežem zraku, v mirni, ohranjeni naravi, česar pa jim vozniki motornih vozil v okolici nikakor ne dopuščajo.

Konflikti ne nastajajo zgolj med različnimi uporabniki. Problem so tudi negativni vplivi, ki jih vozniki motornih vozil povzročajo rastlinstvu, živalstvu in habitatom obravnavanega območja. S hrupom vozniki plašijo prstoživeče živali ter jim tako vdirajo v življenjski prostor. Problematična je tudi večja poraba energije pri živalih, kar je posledica bega ali umika pred motornimi vozili. Z gumami grobega profila, ki voznikom omogočajo dober oprijem, pa izjemno škodujejo gozdni podrasti, katera si v mnogih primerih še dolgo ne opomore. Poškodovana ruša je namreč mnogo bolj ranljiva za erozijske procese.

Cesar (2019) zaključuje, da je vožnja z motornimi vozili v naravi zelo težko nadzirati in preprečevati, saj je kljub jasnim predpisom identifikacija kršiteljev izjemno zahtevna naloga. Vozila kršiteljev po večini namreč niso registrirana, obraze voznikov pa prekrivajo čelade in zaščitna očala, ki jim poleg varnosti

nudijo tudi neprepoznavnost na terenu. Problem je tudi neučinkovitost policije in drugih nadzornih organov, saj sta za ustavljanje voznikov motornih vozil potrebna poseben pristop in pooblastila.

Pri svojem delu smo si zadali nalogo sprejeti ali zavreči naslednje raziskovalne domneve:

D1: Negativni vplivi na okolje pretehtajo ekonomske koristi, ki jih za območje in lokalno skupnost na Pohorju doprinesejo uporabniki vozil na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani.

Domnevo bomo dokazovali s primerjavo vrednotenja negativnih vplivov na okolje in prihodkov, ki jih ustvarjajo vozniki motornih vozil.

D2: Koristi, ki jih za območje in lokalno skupnost na Pohorju doprinesejo izvajalci, ki za izvajanje svojih pristočasnih aktivnosti ne uporabljajo vozil na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani, so višje kot koristi slednjih.

Domnevo bomo dokazovali s primerjavo vrednotenja prihodkov, ki jih posamezni izvajalci pristočasnih aktivnosti prinašajo lastnikom oz. oskrbnikom objektov na Pohorju.

D3: Mnenje različnih interesnih skupin na področju Pohorja je, da bi bili preventivni ukrepi zoper uporabnike vozil na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani veliko bolj učinkoviti kot represivni ukrepi.

Domnevo bomo dokazovali na osnovi mnenj lastnikov planinskih koč, lastnikov zemljišč na območju Pohorja, pohodnikov in rekreativcev.

2. ZNAČILNOSTI POHORJA

2.1. Geografski opis

Pohorje je pogorje, ki leži v severovzhodni Sloveniji in obsega okrog 840 km² pretežno iglastih gozdov. Na severu je Pohorje omejeno z reko Dravo, na jugu z Vitanjskim podoljem, Slovenskimi Konjicami in Slovensko Bistrico, na vzhodu se razteza do Maribora na zahodu pa do Dravograda in Slovenj Gradca. Pohorje geološko spada k slovenskim Centralnim Alpam, na katere se na severu veže preko Svinške planine in Golice. Pogorje Pohorja je dolgo približno 50 km in široko 20 km. Na vsej svoji površini Pohorje nima izrazitih vrhov, kljub temu pa se nadmorska višina posameznih delov slemena večkrat dvigne nad 1500 metrov (Črni vrh, 1543 m; Velika Kopa, 1542 m; Rogla, 1517 m) (Gosar in Jeršič, 2002).



Slika 1: Prikaz območja obdelave – Pohorje (MRA, 2020)

2.2. Naravno okolje

2.2.1. Definicija

Naravno okolje po 28.b členu Zakona 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 in 31/18) obsega živo in neživo naravo nekega območja, ki ga ni ustvaril človek, nanj pa vpliva, ga oblikuje in uporablja. To so vsa območja izven:

- naselij;
- javnih in nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, v skladu s predpisi, ki urejajo ceste, ter drugih prometnih površin, ki so namenjene za vožnjo, ustavljanje in parkiranje v skladu s predpisi, ki urejajo ceste in varnost cestnega prometa;
- gozdnih cest v skladu s predpisi, ki urejajo gozdove;
- območij, ki so s prostorskimi akti določena kot površine za rekreacijo in šport in namenjena tudi vožnji z vozili na motorni pogon v skladu s predpisi, ki urejajo prostor;
- omrežij gospodarske javne infrastrukture in
- območij rudarskih operacij, ki so določena v skladu s predpisi, ki urejajo prostor in rudarstvo.

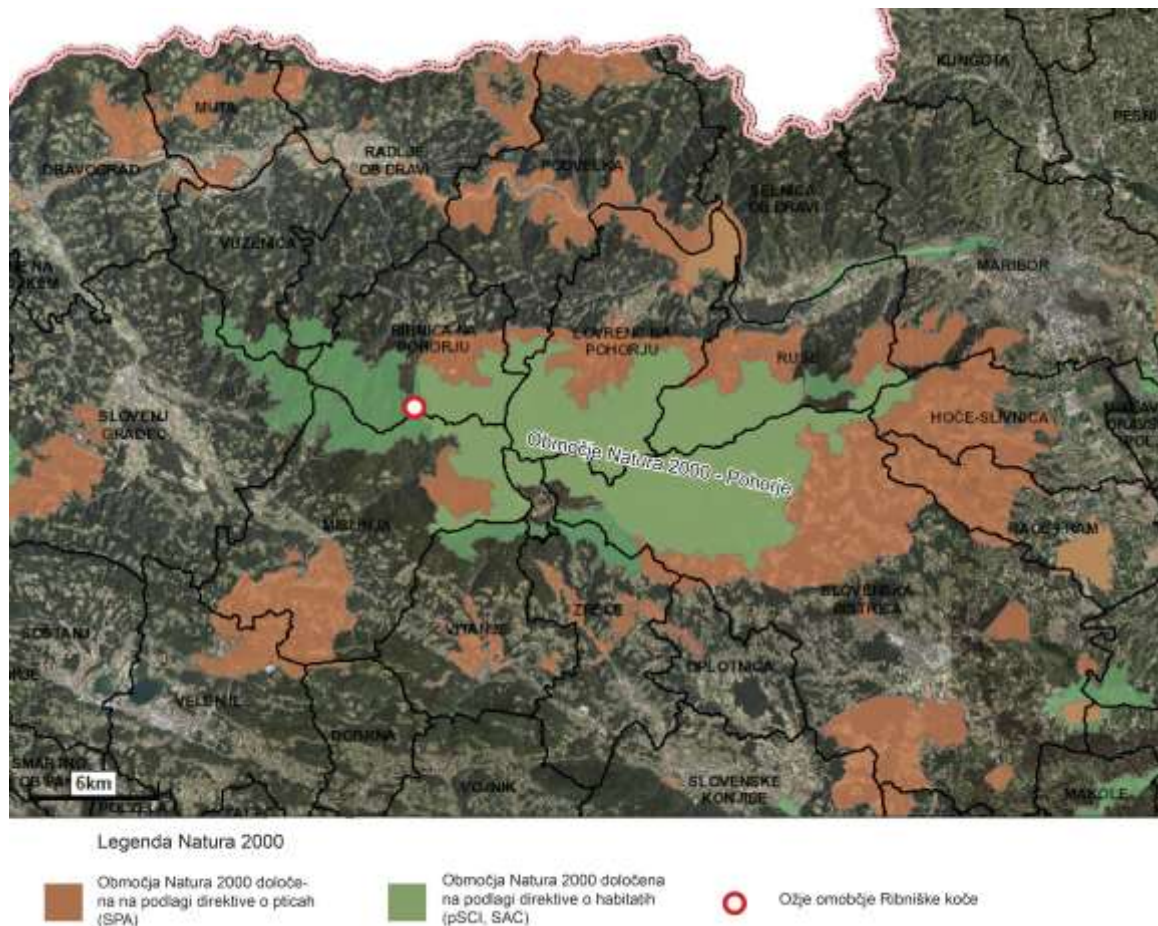
2.2.2. Življenjski prostor, rastlinstvo in živalstvo

Zaradi naravnih posebnosti in ohranjene narave je območje Pohorja že določeno kot ekološko pomembno območje in območje Natura 2000, več območij naravnih vrednot, posamezna manjša območja pa so že zavarovana naravna dediščina in gozdni rezervati. Kljub temu pa so pritiski na Pohorje vse večji in uničujejo njegove najpomembnejše naravne bisere. Razmišljanje o ustanovitvi krajinskega parka Pohorje bi omogočilo celostno upravljanje z območjem in s tem učinkovitejše ohranjanje narave (Zavod RS za varstvo narave, avgust 2021).

Travišča oz. t.i. imenovane planje se razprostirajo na planotastem svetu med posameznimi vrhovi. Njihovemu nastanku je botroval človek, saj so ostanek opuščenih nekdanjih travnikov in pašnikov, nastalih z izsekavanjem gozda. Rastlinstvo pohorskih travišč je odraz kisle silikatne podlage in nadmorske višine. Združbo določa trava volk, za planje so značilne še arnika, brkata zvončnica, oranžna škrdolica, švicarski jajčar, navadni kukavičnik, bela čmerika in panonski svišč. Alpski škrobotec ima v Sloveniji poleg pohorskega le še dve znani nahajališči. Redek je tudi alpski dvorednik, ki uspeva na nekaj mestih med Lovrenškimi barji in Planinko. V volkovju najdemo tudi posebno vrsto orhidej – blede ročice. Na bolj strmih pobočjih planje preidejo v resave, kjer na bolj plitvih in izpostavljenih tleh travo volk zamenja jesenska vresa skupaj z brusnicami in borovnicami. Pojavlja se tudi islandski lišaj in jelenovci. Na ravnih tleh, kotanjicah ali na povirjih, kjer voda ne more odtekat, se površje zamočviri in začne prehajati v visoko barje. Na območju barij se pojavljajo različne vrste šašov, trava trizobka, nožničavi munec in modra stožka sta značilni vrsti visokega barja. Med ogroženimi rastlinami na šotnih barij najdemo med drugim okroglostno rosiko, beli lokvanj, rožmarinko, kalužni in malocvetni šaš ter druge. Značilno podobo dajejo Pohorju tudi gozdovi. Njihova sestava je pestra, saj je znanih 29 gozdnih združb. Poudariti velja, da je bila vegetacija Pohorja v preteklosti močno spremenjena prav zaradi izkoriščanja gozda. V glavnem so osnovali smrekove monokulture na škodo bukovih in mešanih gozdov, ki so tukaj naravno rasli.

Pohorje je s svojimi pestrimi gozdnimi sestavi, pa tudi travišči in barji, bivališče mnogim živalim. Tukaj živi jelenjad, gams, srnjad in divji prašič ter damjak. Od malih sesalcev sta najznačilnejša predstavnik drevesni polh in gorska rovka, najpogostejši prebivalec gozdov pa je rumenogrla miš. Ob vodah sta pogosti povodna in močvirska rovka. V zadnjem času so opazili medveda. Od številnih vrst ptic med posebej značilne gnezdilce na Pohorju uvrščamo ruševca, malega skovika, triprstega detla in kovačka. V pretežno listnatih in mešanih gozdnih gnezdijskih vrstah so sršenar, goloba duplar in grivar, divja grlica, zelena in siva žolna, plavček, gozdni jereb in močvirska sinica. Višje, v iglastih gozdovih, živijo divji petelin, mali skovik, pa tudi gorska in čopasta sinica, čizek in kalin. Kjer iglasti gozdovi preidejo v planje in ruševje, gnezdijsko ruševce, siva pevka, mlinarček in kovaček. Ob potokih, mlakah in jezercih prebivajo mali ponirek, siva pastirica in povodni kos. V gozdnih obronkih in sadovnjakih gnezdijsko navadna postovka,

turška grlica, čuk, smrdokavra in druge. Za Pohorje je značilnih nekaj vrst žuželk. Metulj borovničev modrinček živi pri nas samo na Pohorju. Tipična alpska vrsta je alpski belin in izredno redek veliki nočni pavlinček, ki je v Sloveniji zavarovan. V potokih, predvsem pa barjih in jezerih živi kar nekaj vrst kačjih pastirjev. Redek, a izredno lep prizor je tudi najdba hrošča alpskega kozlička (Mestna občina Maribor, Zavod za varstvo okolja, 2007).



Slika 2: Varovana območja na Pohorju (Medmrežje 1: Atlas okolja, 2021)

2.2.3. Natura 2000

Natura 2000 je evropsko omrežje posebnih varstvenih območij, razglašanih v državah članicah Evropske unije z osnovnim ciljem ohraniti biotsko raznovrstnost za bodoče rodove. Posebna varstvena območja so namenjena ohranjanju živalskih in rastlinskih vrst ter habitatov, ki so redki ali na evropski ravni ogroženi zaradi dejavnosti človeka.

Omrežje Natura 2000 je sestavljeno iz dveh tipov območij:

- Posebna območja varstva ("SPA-Special Protected Areas"), ki so opredeljena na podlagi meril po Direktivi o pticah ("The Bird Directive");
- Posebna območja ohranitve ("SAC-Special Areas of Conservation"), ki so opredeljena na podlagi Direktive o habitatih ("The Habitat Directive").

Območja Nature 2000 zajemajo torej kar 37,46 % celotne površine Slovenije in se pogosto prekrivajo. Pod območje Nature 2000 spada tudi večji del območja Pohorja.

2.2.4. Naravne vrednote (NV) in ekološko pomembna območja (EPO)

Po Zakonu o ohranjanju narave (Ur. l. RS, št. 96/04) obsegajo naravne vrednote celotno naravno dediščino v Sloveniji. Tako so naravne vrednote deli žive in nežive narave, naravna območja ali njihovi deli,

ekosistemi, oblikovana narava in krajina. V Sloveniji naravne vrednote ločimo na tiste lokalnega pomena in tiste, katerih pomen je večji – to so naravne vrednote državnega pomena, ki imajo lahko tudi mednarodni pomen. Za ohranitev teh vrednot je odgovorna država, medtem ko naravne vrednote lokalnega pomena ohranjajo lokalne skupnosti.

Na območju Pohorja je opredeljenih veliko naravnih vrednot, kjer iz seznama Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list Republike Slovenije, 7/19) izpostavljamo sledeče:

Id. št.	Ime	Pomen
6582	Črne mlake. Prehodno barje na Pohorju med Roglo in Ribniškim vrhom.	državni
38	Črni vrh – planje in visoko barje, Habitat ogroženih rastlinskih in živalskih vrst in visoko barje na Črnem vrhu na Pohorju, severovzhodno od Mislinje.	državni
847	Črno jezero na Pohorju – barja. Kompleks barjanskih habitatnih tipov in habitatov redkih rastlinskih in živalskih vrst na Črnem jezeru na Pohorju, severozahodno od Slovenske Bistrice.	državni
7511	Dedičev vrh. Barje na Dedičevem vrhu na Pohorju, severozahodno od Osankarice.	državni
7454	Jezerski vrh. Rastišče cemprirov severovzhodno od Jezerskega vrha na Pohorju, severovzhodno od Mislinje.	lokalni
119 V	Jezerski vrh – planje. Habitat ogroženih rastlinskih in živalskih vrst na planjah ovršja Pohorja na Jezerskem vrhu, južno od Ribnice na Pohorju.	lokalni
7453	Javornik. Prehodno barje na ovršju Pohorja med Roglo in Jezerskim vrhom, severovzhodno od Mislinje.	lokalni
7482-7492, 7522, 1117, 6333	Klopni vrh-barja, cempri, smreke. Visoko barje z ruševjem in redkimi močvirnimi smrekovimi gozdovi na Pohorju.	državni
336	Kope – planje. Habitat ogroženih rastlinskih in živalskih vrst na planjah ovršja Pohorja med Pungartom in Malo Kopo.	državni
7294	Kot. Povirno barje in rastišče ogrožene barjanske flore južno od kmetije Vuk v Kotu na Pohorju, severozahodno od Slovenske Bistrice.	lokalni
6915OP	Kuheljska planina – rastišče panonskega svišča.	lokalni
230	Lovrenško barje. Visokobarjanski kompleks na slemenu Planinka, severozahodno od Rogle na Pohorju.	državni
510	Mali Šumik. Slap na Lobnici, desnem pritoku Drave.	državni
7471	Mulejev vrh. Barje na Mulejevem vrhu na Pohorju, severovzhodno od Mislinje.	lokalni
7512	Osankarica – barje. Barjanski kompleks z rušjem, južno od ceste Osankarica - Bajgot na Pohorju.	državni
7112OP	Ožbalt. Rastišče Kochovega svišča (<i>Gentiana acaulis</i>) nad Ožbaltom, severno od Lovrenca na Pohorju.	lokalni
7451	Planinka – planje; Habitat ogroženih rastlinskih in živalskih vrst na Planinki na Pohorju, severovzhodno od Mislinje.	lokalni
7452	Planinka – barje. Prehodno barje na ovršju Pohorja med Roglo in Jezerskim vrhom, severovzhodno od Mislinje.	lokalni
6272	Plešič – gozd. Gozdni rezervat na Plešiču na Pohorju, severno od Rogle.	državni

315	Pragozd Šumik ob Lobnici, desnem pritoku Drave, na Pohorju.	državni
845	Ribniško jezerje. Visoko barje z jezerci vzhodno od Jezerskega vrha na Pohorju.	državni
7071	Tiho jezero. Jezero na Pohorju, južno od Lovrenca na Pohorju.	državni
509	Veliki Šumik. Slap na Lobnici, desnem pritoku Drave, na Pohorju.	državni

Preglednica 1: Seznam naravnih vrednot večjega obsega na območju Pohorja

Pohorje spada tudi pod ekološko pomembna področja (EPO). Po Zakonu o ohranjanju narave (Ur. l. RS, 96/04) je EPO območje habitatnega tipa, dela habitatnega tipa ali večje ekosistemske enote, ki prispeva velik delež k ohranjanju biotske raznovrstnosti. Območja EPO so le eno izmed več izhodišč za načrtovanje naravovarstvenih smernic in so obvezno izhodišče pri upravljanju prostora ter rabi naravnih dobrin.

3. VOŽNJA Z MOTORNIMI VOZILI

Vožnjo z vozili na motorni pogon in vplive vožnje po naravnem okolju Pohorja je leta 2019 za potrebe diplomske naloge spremljal Jaka Cesar. V zimskem času je na terenu opazoval, beležil in fotografiral sledi motornih sani in posledice, ki jih ta dejavnost povzroča na obravnavanem območju. Ko je sneg skopnel in se je začela sezona kolesarjenja ter vožnje s kros, enduro in štirikolesnimi motorji, je na terenu ponovno spremljal in fotografiral sledi in posledice, ki jih vozniki teh vozil puščajo v naravnem okolju Pohorja. V seminarski nalogi velikokrat povzemamo njegove ugotovitve.

3.1. Motokros, enduro in štirikolesni motorji

Vožnja z motokros, enduro in štirikolesnimi motorji v naravnem okolju se je močno razširila v zadnjem desetletju. Pohorje voznike teh vozil privablja zaradi pestrosti terena in manjše gozdne zaraščenosti, kar omogoča preglednost poti ali možnost ubiranja novih poti. Na ciljno lokacijo se lahko pripeljejo kar iz doline in za to ne potrebujejo prevoza s prikolico.

Cesar (2019) ugotavlja, da vozniki motokros, enduro in štirikolesnih motorjev sezono vožnje začnejo že zgodaj spomladi, ko se sneg prične topiti. Zanje je pomembno, da podrast, ki bi jim lahko vožnjo otežila, ni preveč gosta. Posebej radi uberejo zelo strme bregove, saj jim to predstavlja večji izziv in adrenalinsko vožnjo. Značilnost voznikov kros motorjev je tudi ta, da se pogosteje vozijo v skupinah, skupaj iščejo zanimive, težavne bregove in se nato po njih vzpenjajo. Ko najdejo primerno pot, se pogosto po njej vozijo daljši čas, ga razrijejo in uničijo gozdno podrast, poškodujejo drevesne korenine že starejših, obstoječih dreves ter prestrašijo živali v okolici.

Iz podatkov Zavoda za gozdove Republike Slovenije (2018), ki je v letih 2015 in 2016 v okviru projekta SUPORT izvajala terensko raziskavo ugotavljamo, da vozniki motokros in enduro motorjev najpogosteje uporabljajo gozdne ceste in gozdne vlake, takoj zatem pa brezpotja, poljske in planinske poti, medtem ko javnih cest skorajda ne uporabljajo. Vozniki štirikolesnikov se sicer javnih cest poslužujejo v večji meri, a je tudi pri teh voznikih najbolj pogosta raba gozdnih cest in gozdnih vlak.

	Enduro/motokros motor		Štirikolesnik		Motorne sani	
Deli prostora	Povprečna ocena (st. odklon)	Število	Povprečna ocena (st. odklon)	Število	Povprečna ocena (st. odklon)	Število
Javne ceste	2,2 (1,6)	30	3,1 (1,6)	48	1,3 (1,4)	22
Gozdne ceste	3,8 (1,1)	30	3,8 (1,2)	48	3,4 (1,9)	22
Gozdne vlake	3,6 (1,5)	29	3,1 (1,5)	48	3,1 (2,1)	23
Poljske poti	2,6 (1,4)	29	2,4 (1,6)	48	2,2 (1,9)	22
Planinske poti ipd.	2,6 (1,9)	29	1,9 (1,5)	48	1,7 (1,9)	23
Brezpotja	3,0 (1,8)	30	2,0 (1,8)	48	2,8 (2,0)	24
Vodotoki	2,4 (2,0)	30	1,6 (1,6)	48	1,0 (1,7)	22
Za izračun povprečij so bile odgovorom pripisane vrednosti od 0 (nikoli) do 5 (zelo pogosto). Višja vrednost tako pomeni večjo pogostost vožnje.						

Preglednica 2: Povprečne ocene pogostosti vožnje v različnih delih prostora na območju Pohorja po vrstah vozil

3.2. Motorne sani

Zakon o pravilih cestnega prometa (2021) motorne sani uvršča med posebna prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje, hitrejša od hoje pešca, med katere zakon uvršča še skiro, kotalke, rolke, rolerje, otroško kolo, monokolo in po namenu uporabe podobna prevozna sredstva, ki niso vozila po Zakonu o motornih vozilih (2021). Uporaba teh vozil v praksi zagotovo pomeni neprimerljivo rabo v primerjavi z ostalimi pripomočki oz. ima veliko skupnih točk s štirikolesniki in enduro ter motokros motorji.

Raziskava Zavoda za gozdove Republike Slovenije (2018) kaže na to, da vozniki motornih sani podobno kot vozniki motokros in enduro motorjev najpogosteje uporabljajo gozdne ceste in gozdne vlake, takoj zatem pa brezpotja. Vožnja z motornimi sanmi pozimi je na Pohorju povezana predvsem s smučarskimi središči kot sta Kope in Ribniška koča. Voznike privlačijo zlasti odprti, ne preveč zaraščeni travniki in razgiban teren, ki ga omogočajo planje od Velike kope proti Črnem vrhu, Ribniški koči in Jezerskem vrhu. Na planje se vozniki motornih sani najpogosteje pripeljejo po gozdovih iz smeri Mislinje.

Cesar (2019) ugotavlja da voznike motornih sani najbolj privlači vožnja takoj po sneženju. Takrat je na pohorskih planjah največ voznikov motornih sani. Ko pa je sneg star že nekaj dni in zaradi tega površinsko zamrznjen, se obseg vožnje zmanjša. Poleg tega je ugotovil, da je večja frekvenca vožnje z motornimi sanmi na tem območju takrat, ko je polna luna. Zaradi dobre vidljivosti se nevarnost med vožnjo ponoči zmanjša, število voznikov pa posledično naraste. Tudi sicer vozniki radi svojo dejavnost izvajajo v nočnem času, saj takrat na terenu ni pohodnikov. Raziskava Zavoda za gozdove Republike Slovenije (2018) je pokazala, da je bilo največje število prehodov motornih vozil med 11.00 in 18.00 uro ter nato med 21.00 in 05.00 uro zjutraj. V času opazovanja je bila frekvenca prehodov mimo merilnih mest celo dvakrat višja med 23.00 in 24.00 uro v primerjavi z dnevnim povprečjem.



Fotografija 1: Sledi motornih sani (foto: Jaka Cesar, 2019)

3.3. Vožnja z motornimi vozili kot del turistične ponudbe

Poleg pohodnikov, smučarjev in kolesarjev spadajo za mnoge ponudnike turističnih storitev med turiste tudi vozniki različnih vozil na motorni pogon kot so vozniki kros in enduro motorjev, štirikolesnikov, terencev, pozimi še vozniki motornih sani. Ti vozniki pogosto prihajajo iz tujine, največkrat Avstrije, saj so pri njih zakoni zelo strogi in kazni zelo visoke. Na veliko žalost se na Pohorju najdejo lastniki ali oskrbniki objektov, ki so navdušeni nad sankarji in po nočnih vožnjah v kočah prirejajo zabave s popivanjem.

4. POSLEDICE VOŽNJE Z MOTORNIMI VOZILI

Vpliv vožnje v naravnem okolju Pohorja delimo na dva dela: kratkoročni in dolgoročni vpliv. Pod kratkoročni oz. neposredni vpliv spadajo hrup, nevarnost za ljudi in živali ter škoda na lastnini. Dolgoročne posledice pa so tiste, ki nastajajo še več let po nastanku poškodbe. Mednje štejemo nastajanje erozijskih jarkov, izpuste emisij, poškodbe podrasti in gozdnih tal, okužbe rastlinskih korenin s patogenimi glivami, nazadovanje oziroma zmanjšanje rodovitnosti gozdnih tal ter posledično znižanje vrednosti lesnih sortimentov v gozdu (Čoderl in Diaci, 2018). Med dolgoročno škodo štejemo tudi vso posredno škodo, ki jo lastniki, ponudniki turističnih storitev in lokalna skupnost trpijo v obliki vsakoletnih izgubljenih prihodkov in zmanjšane ugleda Pohorja kot zelene destinacije. Vožnja z motornimi vozili na dolgi rok ogroža življenjski prostor redkih in ogroženih vrst živali in rastlin kot so brlogi, gnezda, prezimovališča, rastišča, ... (Denša, 2021).

4.1. Hrup

Čeprav določen hrup povzročajo tudi kolesarji in drugi, predvsem pohodniki s psi, je ta v primerjavi s hrupom motornih vozil zanemarljiv.

Hrup v naravnem okolju predstavlja veliko motnjo za prostoživeče živali, ki se zaradi tega počutijo ogrožene, kar privede do selitev in zmanjšanja populacije določene vrste na najbolj hrupnih območjih. Poleg tega je hrup zelo neprijeten za pohodnike in ostale, ki so na Pohorju z namenom uživanja v mirni in ohranjeni naravi (Cesar, 2019).

Največjo grožnjo živalim, zlasti nekaterim pticam, predstavlja vožnja z motornimi sanmi po brezpotjih v zimskem času. Tako npr. koconogi kuri kot sta divji petelin in ruševca pozimi živita na meji svojih fizioloških oz. energetskih zmožnosti. Vzrok temu so dolge noči, nizke temperature in težko prebavljiva hrana. Z energijo te živali varčujejo predvsem tako, da se zadržujejo na prehranjevalnih drevesih in se čim manj gibljejo. Če so pogosto preganjane, jim energije lahko zmanjka in poginejo že pred pomladjo (Bevk in Trontelj, 2008). Ker se vozniki motornih vozil pogosto vozijo v skupinah in utirajo različne poti, živali ne morejo zaznati od kod prihaja zvok, kar jih še dodatno zmede in prestraši.

4.2. Erozija

Erozija je naravni proces spiranja in odnašanja rodovitnih tal, ki ga lahko pospešijo človekove dejavnosti. Vegetacija in gornji deli tal izgubljajo svojo funkcijo zadrževanja vode in sedimentov (Suhadolc in ostali, 2010). Med prostorsko najbolj razširjene negativne okolijske učinke gornišтва spada erozija pohodniških poti, intenziteta pojava pa je odvisna od kombinacije naravnogeografskih razmer, poteka poti ter pogostosti njene rabe (Repe in Mrak, 2018). Ker so pohodniške poti največkrat uporabljene tudi s strani voznikov vozil na motorni pogon, opazimo posledice vožnje z motornimi vozili najpogosteje prav na teh poteh. Opazni so zlasti sledovi gum štirikolesnikov. Erozija tal pa kot posledica vožnje predvsem s kros motorji nastaja tudi zunaj urejenih poti.

Erozija kot posledica različnih dejavnosti na Pohorju je opazna zlasti na delu pohodniške poti med Kopami in Črnim vrhom. Na tem območju je frekvenca uporabnikov tako velika, da se je z leti pot zelo razširila in utrdila. Problem pa nastane ob velikih deževjih, ko je vode toliko, da je zemlja ne more več vpijati; prihaja do površinskega toka vode in nastajanja vodnih kanalov, ki so na nekaterih točkah globoki več kot en meter. Erozija je na nekaterih mestih posledica neprimerno urejenih gozdnih prometnic, zaradi vožnje s kros motorji pa nastaja tudi zunaj urejenih poti (Cesar, 2019).



Fotografija 2: Erozijski jarek kot posledica pohodništva in vožnje z različnimi vozili (Foto: Andreja Ferk, 2021)

4.3. Nevarnost za ljudi in živali

Nevarnost za ljudi in živali na Pohorju predstavljajo vsa vozila na motorni pogon, v manjši meri kolesarji. Vozniki motornih vozil, predvsem kros in enduro motorjev, svojih voženj večinoma ne izvajajo po utrjenih planinskih poteh in posledično ne predstavljajo takšne nevarnosti za pohodnike. Zaradi tega pa je toliko večja stopnja njihovega ogrožanja živali. Tisti vozniki motornih vozil, ki se kljub vsemu odločijo

za vožnjo po planinskih poteh, so do pohodnikov pogosto neuvidevni in v primeru srečanja z njimi svoje hitrosti ne prilagodijo.

Vozniki motornih sani na obravnavanem območju predstavljajo nevarnost tako za ljudi kot za živali. Ti vozniki za svojo vožnjo pogosto koristijo kar pot, ki je s teptalnim strojem utrjena v namene smučarskega teka in tako pogosto prihaja do srečanj s smučarji in pohodniki. Vožnja z motornimi sanmi po tem območju je zelo priljubljena v nočnem času, ko ni pohodnikov, a na plan pridejo različne vrste živali (Cesar, 2019). Predvsem sta ogrožena divji petelin in ruševcec, ki sta oba redki in ogroženi vrsti (Denša, 2021).

4.4. Uničevanje gozdne podrasti in rastlinstva

Vozniki motornih vozil gozdno podrast in s tem rastlinstvo uničujejo v velikem obsegu. Tem voznikom predstavljajo poleg hitrosti največji izziv strmi tereni. Pri premagovanju strmih bregov prihaja do velikega rahljanja tal, s tem odstranjevanja zgornje plasti prsti in posledično uničevanja gozdne podrasti in uničevanja površinskih korenin.



Fotografija 3: Sledi kros in enduro motorjev (Foto: Tina Lužnik, 2019)

Škoda, ki jo povzročajo vozniki motornih sani na gozdni podrasti sicer ni tako obsežna, a je kljub temu prisotna. Cesar (2019) ugotavlja, da do poškodb na podrasti prihaja med dostopanjem do samih planj, za kar se vozniki poslužujejo gozdov. Ker je snežna odeja v gozdu bistveno tanjša, gosenice motornih sani pogosto zarijejo v gozdno podrast, jo izruvajo ter poškodujejo. Vožnja v času tanke snežne odeje poškoduje tudi mlada drevesa, ki jih nekateri vozniki celo namenoma povozijo.



Fotografija 4: Poškodovana podrast z gosenicami motornih sani (Foto: Jaka Cesar, 2019)

4.5. Povzročanje škode in uničevanje zasebne lastnine

Po opazanju na terenu ter po pogovoru z enim izmed lastnikov zemljišča na vrhu Pohorja je Cesar (2019) izvedel, da voznike vozil na motorni pogon vse pogosteje motijo ograje in električni pastirji, ki so jih tam postavili kmetje za pašništvo. Ti objekti ograjujejo večja območja in zaradi tega uporabnikom motornih vozil marsikje preprečijo nadaljevanje nedovoljene vožnje. Nekateri vozniki tujo lastnino spoštujejo, niso pa redki primeri, ko se vozniki nasilno odstranijo ograje, prerežejo električne pastirje in uničujejo stebričke.

5. ZAKONSKA UREDITEV VOŽNJE PO NARAVNEM OKOLJU

5.1. Zakon o ohranjanju narave (ZON)

Vožnjo s kolesi in motornimi vozili v naravnem okolju ureja 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 in 31/18)

28. člen o vožnji z vozili na motorni ali drug lasten pogon vozila v naravnem okolju določa:

- Da je v naravnem okolju prepovedano voziti, ustaviti, parkirati ali organizirati vožnjo z vozili na motorni ali drug lasten pogon vozila.
- Vozila na motorni ali drug lasten pogon so vsa motorna vozila, kolesa s pomožnim motorjem in druga prevozna sredstva, ki omogočajo gibanje hitrejša od hoje pešca.
- Naravno okolje obsega živo in neživo naravo nekega območja, ki ga ni ustvaril človek, nanj pa vpliva, ga oblikuje in uporablja.
- Da je kljub prepovedi v prvi točki dovoljena ustavitev ali parkiranje vozil na motorni pogon v pasu 5 m izven vozišča, če je takšna ustavitev v skladu s cestno prometnimi predpisi.
- Izjema prepovedi velja v naslednjih primerih: opravljanje občinske redarske službe, gozdarska dela, naravovarstvena opravila, zdravstvene, reševalne in veterinarske službe, inšpekcije, obrambne naloge, opravljanje kmetijskih, čebelarskih, geodetskih, geoloških, znanstveno-raziskovalnih del, urejanje vodotokov, vzdrževanje infrastrukturnih objektov, zaščiti in reševanju v primeru naravne nesreče, izvajanju nalog Slovenske vojske.
- Ne glede na prejšnjo točko je potrebno tudi pri opravljanju naštetih dejavnosti upoštevati prvo točko, če je kraj dogodka oziroma območje opravljanja dejavnosti ali posega v primerljivem času dostopen po javnih in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni promet.

151. člen o inšpekcijskem nadzoru določa, da inšpekcijski nadzor nad upoštevanjem zakona v zvezi z vožnjo z motornimi vozili v naravnem okolju izvajajo poleg inšpektorjev, pristojnih za ohranjanje narave,

tudi gozdarski, lovski, ribiški in kmetijski inšpektorji. V 153.b členu pa je določeno, da je za nadzor poleg pristojnih organov zadolžena tudi policija.

153.a člen o zasegu vozil na motorni pogon določa:

- Da lahko policist, naravovarstveni nadzornik ali inšpektor, ki je pristojen za nadzor vožnje z vozili na motorni pogon, vozniku zaseže vozilo na motorni pogon, če je vozilo vozil v naravnem okolju nad zgornjo gozdno mejo ali na zavarovanem območju, kjer je vožnja prepovedana z aktom o ustanovitvi zavarovanega območja.
- Zaseženo vozilo je treba takoj predati pristojnemu sodišču.
- Če je vozilo registrirano, se iz vozila odstranijo registrske tablice in se pošljejo pristojni upravni enoti, ki zaseg vozila vnese v evidenco.

5.2. 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) v 10. členu določa, da se v prostorskem delu območnega načrta določijo območja, na katerih sta mogoči ježa in vožnja s kolesom brez motorja. Gozdne vlake in poti, po katerih je takšna vožnja dovoljena, morajo biti označene. 37. člen zakona o gozdovih določa, da je uporaba gozdnih prometnic za namene, ki niso povezani z gospodarjenjem z gozdovi in s katero se zmanjša ali prepreči uporaba gozdnih prometnic oziroma povečajo stroški vzdrževanja, prepovedana.

39. člen določa:

- Da lahko gozdne ceste praviloma uporabljajo tudi drugi uporabniki. Te ceste morajo biti označene, da so gozdne ceste in da jih drugi uporabniki uporabljajo na lastno odgovornost.
- Uporabniki morajo gozdne ceste uporabljati v skladu z režimom uporabe, ki ga določi Zavod za gozdove Slovenije v sodelovanju z lastniki gozdov.
- Zavod v sodelovanju z lokalno skupnostjo označi gozdne ceste in režim njihove uporabe z opozorilnimi tablamami oziroma drugimi znaki.
- Za gozdne ceste v varovanih gozdovih, v gozdovih s posebnim namenom, požarno ogroženih gozdovih in v gozdovih, ki so določeni kot pomembni za ohranitev prosto živčih živali, Zavod določi poseben prometni režim.

40. člen določa:

- Da je vožnja v gozdu zunaj gozdnih cest dovoljena le za gospodarjenje z gozdovi ali za reševanje ljudi oziroma premoženja.
- Ježa in vožnja s kolesom brez motorja po označenih gozdnih vlakih in poteh, ki so določene v prostorskem delu območnega načrta, je dovoljena. Poti, po katerih je kolesarjenje dovoljeno, se sporazumno določijo in jih v skladu s predpisi o gozdnih prometnicah označijo lastniki, Zavod za gozdove in lokalna skupnost.

81. člen določa, da se z globo od 200 do 400 € za prekršek kaznuje posameznik, ki jezdi oziroma se vozi s kolesom brez motorja v nasprotju s 40. členom zakona o gozdovih.

5.3. Zakon o planinskih poteh (ZPlanP)

Zakon o planinskih poteh (Uradni list RS, št. 61/07) ureja pogoje za gradnjo, vzdrževanje in označevanje planinskih poti, pogoje za njihovo nemoteno in varno uporabo ter druga vprašanja, povezana s planinskimi potmi. Planinsko pot definira kot ozek pas zemljišča, praviloma na gričevnatem, hribovitem ali gorskem svetu, namenjen za hojo, tek ali plezanje.

19. člen določa:

- Da po planinskih poteh, ki ne potekajo po poljskih poteh ali gozdnih prometnicah, ni dovoljena vožnja z gorskimi kolesi, motornimi kolesi, kolesi s pomožnim motorjem in drugimi vozili. Izjema velja za vozila, ki so namenjena oskrbi planinskih koč, reševanju ponesrečenih oseb ali če lastnik zemljišča opravlja vožnje za lastne potrebe.
- Za vožnjo, ki je prepovedana na podlagi predpisov, ki urejajo ohranjanje narave, gozdarstvo ali lov, morajo oskrbniki planinskih koč in lastniki zemljišč predhodno pridobiti dovoljenje za poseg v naravo.
- Vožnja z gorskimi kolesi je dovoljena po planinski poti, ki jo določi minister, pristojen za šport, na predlog skrbnika planinske poti.

22. člen določa:

- Nadzor nad izvajanjem določb tega zakona izvajajo inšpektorji, pristojni za ohranjanje narave, na gozdnih in kmetijskih površinah pa tudi inšpektorji, pristojni za gozdarstvo in kmetijstvo.

25. člen določa:

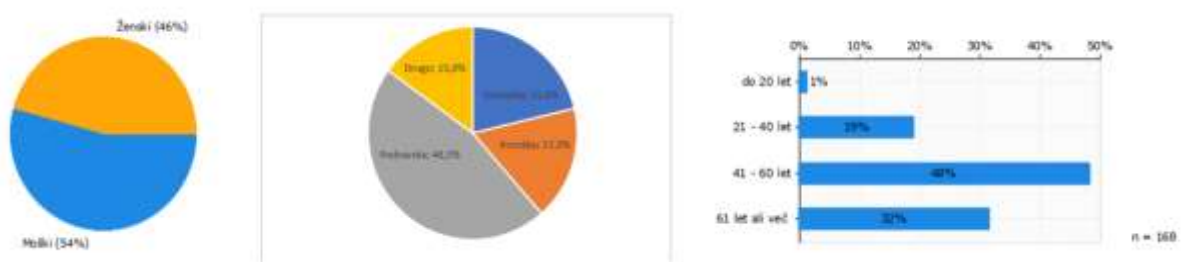
- Da se s kaznijo od 100 do 1.200 € za prekršek kaznuje fizično osebo, ki uporablja planinsko pot tako, da na zemljiščih, preko katerih le-ta poteka ali na drugih nepremičninah ob njej dela škodo ali ogroža druge uporabnike.

6. VREDNOTENJE VPLIVOV NA NARAVNO OKOLJE IN DRUŽBENO-EKONOMSKIH DEJAVNIKOV NA OBMOČJU POHORJA

Da bi ovrednotili vplive na naravno okolje na območju Pohorja ter jih primerjali z družbeno - ekonomskimi učinki smo izvedli anketo, ki smo jo razposlali na preko 300 naslovov planinskih društev, najemnikov, oskrbnikov in lastnikov planinskih ali drugih objektov oz. infrastrukture, gozdnih in kmetijskih zemljišč in druge lastnine.

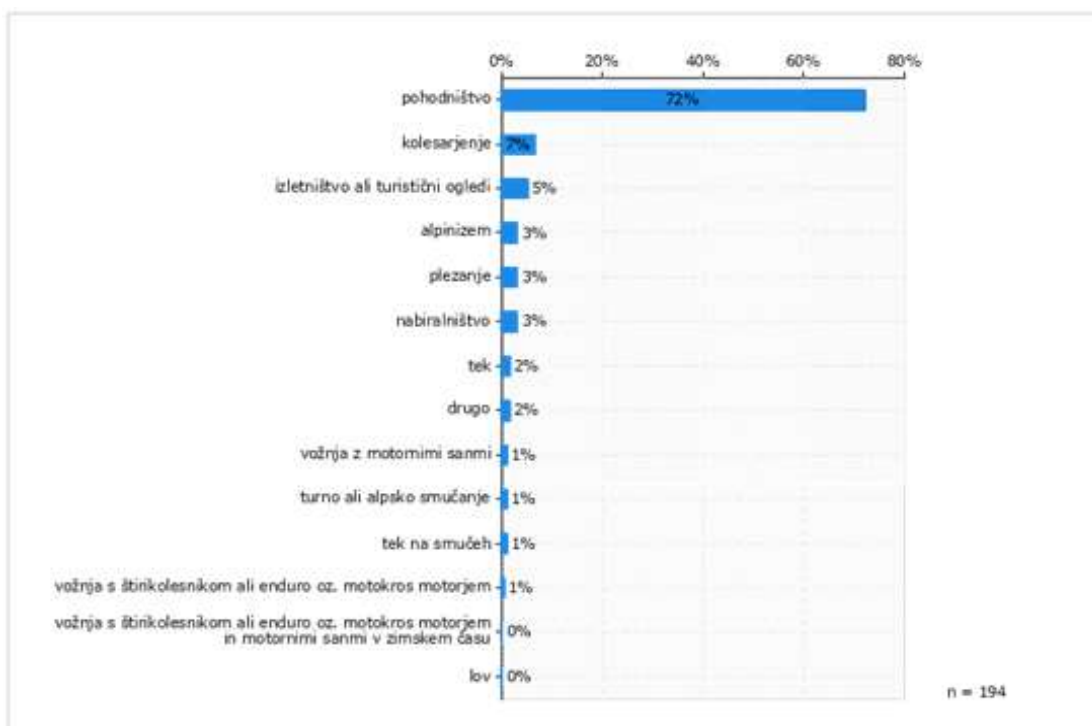
6.1. Osnovni statistični podatki

Anketo je v celoti izpolnilo 168 anketirancev, od tega je bilo 8 lastnikov/oskrbnikov/najemnikov (planinskih) objektov na Pohorju in 60 lastnikov/oskrbnikov zemljišč (pašniki, gozdovi...) ali planinskih poti ali druge lastnine (oprema za pašništvo,...).



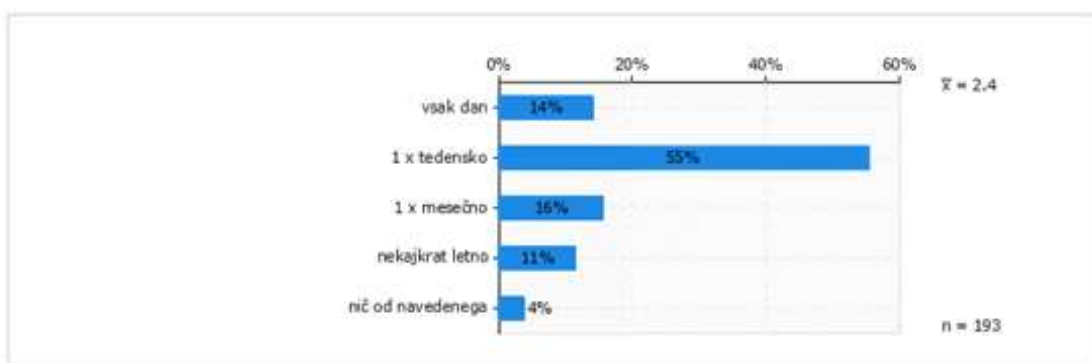
Graf 1: Osnovna socio-demografija anketirancev

Največji delež anketiranih se ukvarja s pohodništvom (72%), sledijo kolesarji (7%), izletniki (5%), alpinisti in plezalci (vsaki po 3%), nabiralci (3%) in tekači (2%). Dva anketiranca, ki sta obenem lastnika ali oskrbnika objektov, sta voznika motornih sani, med anketiranimi pa ni voznikov štirikolesnikov ali enduro oz. motokros motorjev.

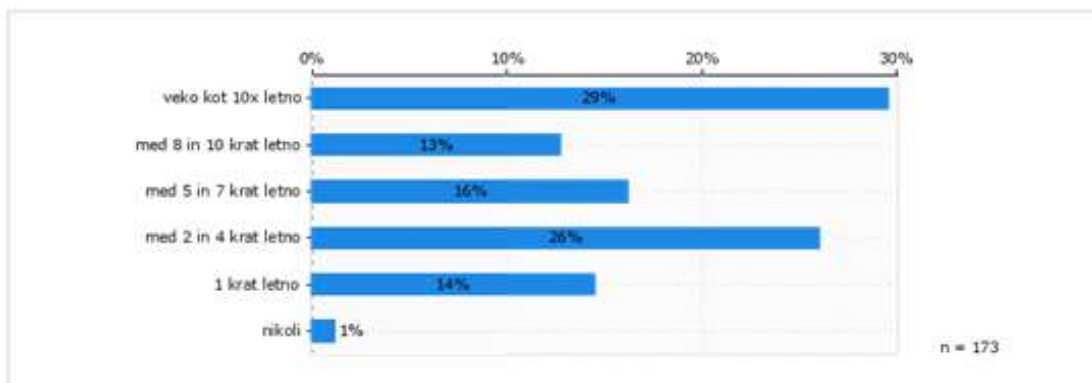


Graf 2: Struktura prostočasnih aktivnosti anketirancev

V vzorcu anketiranih prevladujejo tisti, ki se s prostočasnno aktivnostjo ukvarjajo enkrat tedensko (55%) oz. vsak dan (14%).

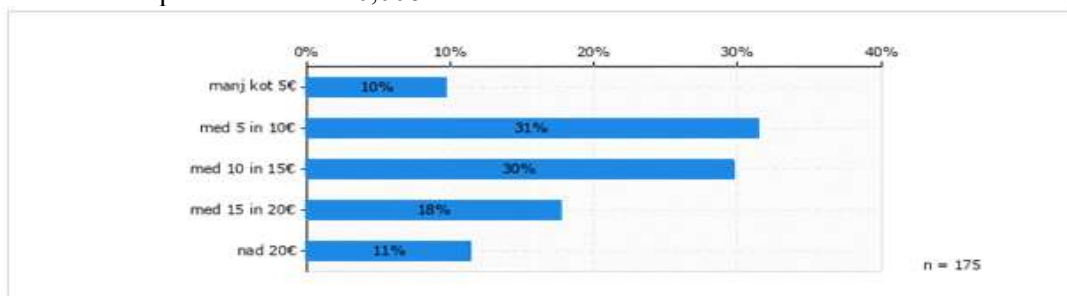


Graf 3: Pogostost ukvarjanja anketirancev s prostočasnno aktivnostjo



Graf 4: Pogostost obiskovanja objektov na Pohorju s strani anketirancev

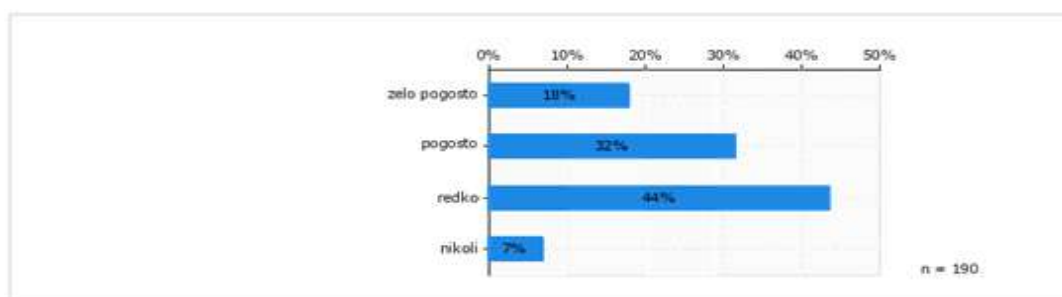
Povprečna dnevna poraba za gostinske storitve (hrana in pijača) se giblje med 10,00€ in 15,00€. 59% anketirancev potroši več kot 10,00€.



Graf 5: Povprečna poraba anketirancev za gostinske storitve v objektih na Pohorju

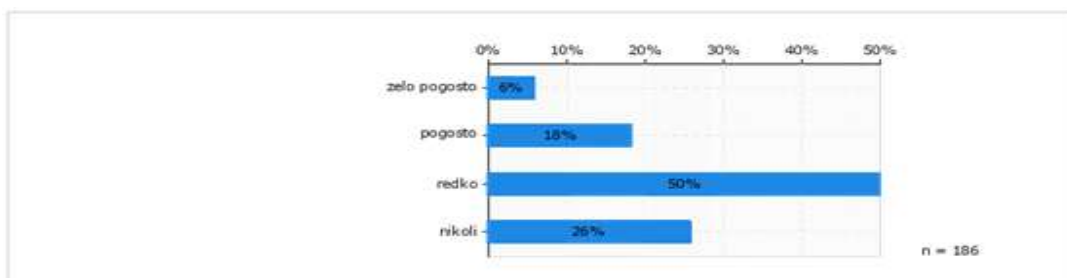
6.2. Odnos anketiranih do raziskovalne problematike

Polovica anketiranih se pri izvajanju svoje prostoačasne aktivnosti pogosto ali celo zelo pogosto srečuje z vozniki štirikolesnikov, enduro ali motokros motorji, kar pomeni, da bodo zaključki raziskave še kako relevantni za raziskovalno problematiko.



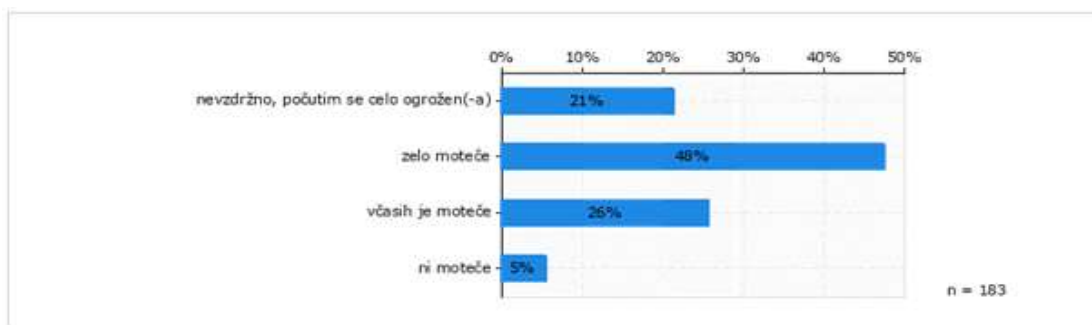
Graf 6: Pogostost srečevanja anketirancev z vozniki štirikolesnikov, enduro ali motokros motorjev ob ukvarjanju s prostoačasno aktivnostjo

Delež tistih, ki se pri izvajanju svoje prostoačasne aktivnosti pogosto ali celo zelo pogosto srečuje z vozniki motornih sani je razumljivo nižji, a kljub temu predstavlja slabo četrtino anketiranih. Le dobra četrtina anketiranih se še nikoli ni srečala z vozniki motornih sani.

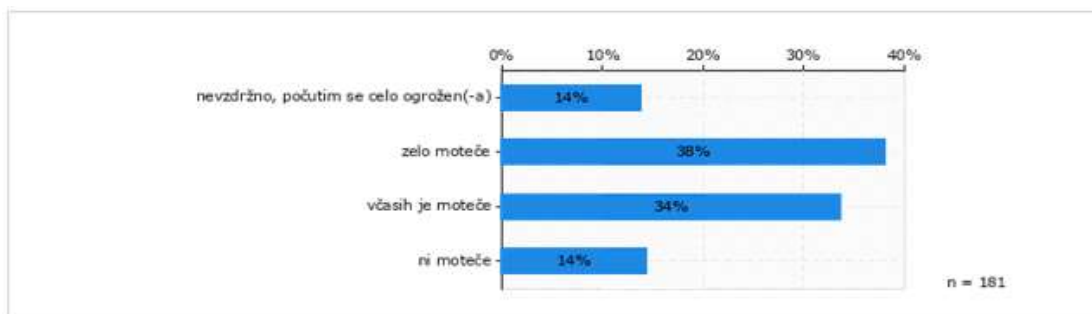


Graf 7: Pogostost srečevanja anketirancev z vozniki motornih sani ob ukvarjanju s prostoačasno aktivnostjo

Medtem, ko se kar 69% anketirancev srečuje z vozniki štirikolesnikov, enduro ali motokros motorjev ob njihovem ukvarjanju s prostoačasno aktivnostjo zdi zelo moteče (48%) ali celo nevzdržno oz. ogrožajoče (21%), je ta delež ob srečanju z vozniki motornih vozil nekoliko nižji (52%). Še vedno pa 14% anketiranih čuti nevzdržnost oz. ogroženost ob srečanju z vozniki motornih sani.

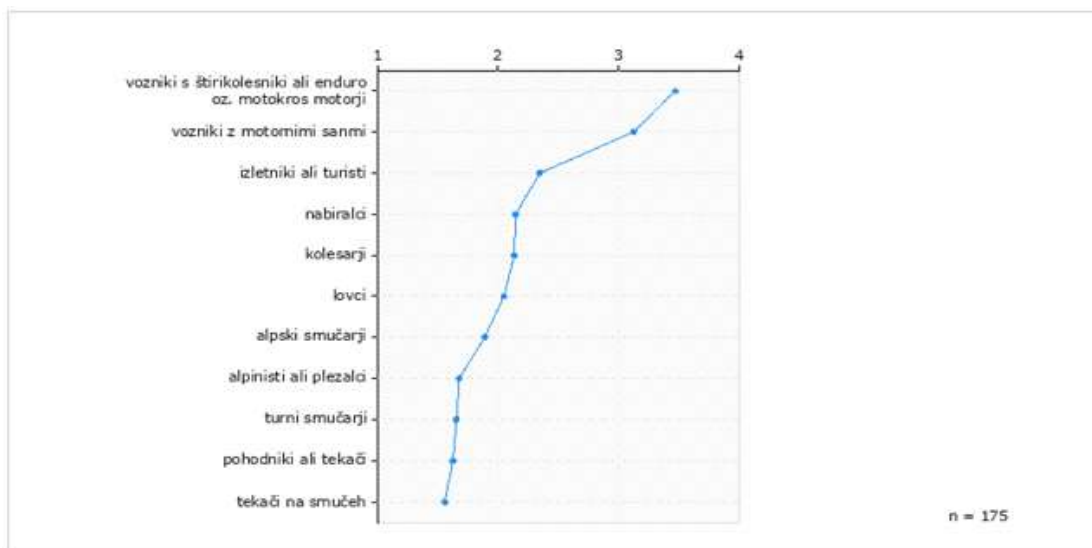


Graf 8: Počutje anketirancev ob srečanju z vozniki štirikolesnikov, enduro ali motokros motorjev



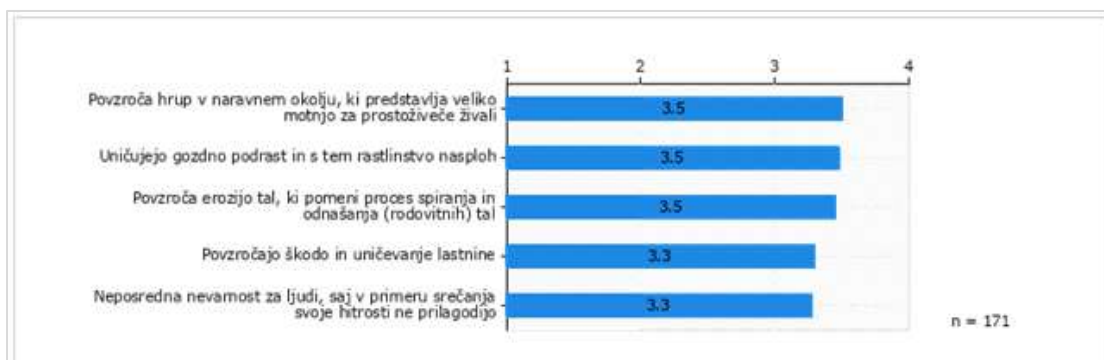
Graf 9: Počutje anketirancev ob srečanju z vozniki motornih sani

Anketiranci so mnenja, da je vpliv vožnje s štirikolesniki in enduro oz. motokros motorji nedopusten, vpliv vožnje z motornimi sanmi pa zelo velik. Ostale dejavnosti imajo vpliv, a ta ni velik (izletniki in turisti, nabiralci, kolesarji, lovci, alpski smučarji) ali pa je zelo majhen (alpinisti, plezalci, turni smučarji, pohodniki, tekači).

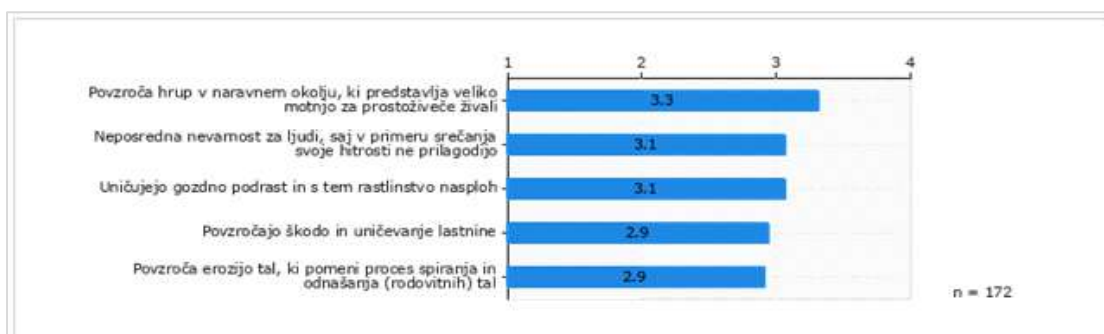


Graf 10: Vpliv posameznih prostočasnih aktivnosti na naravno okolje (1 = vpliva ni, 2 = vpliv je, a ni velik, 3 = vpliv je zelo velik, 4 = vpliv je nedopusten)

Izmed vseh vplivnih dejavnikov na okolje je največji hrup, ki ga povzročajo vsa vozila na motorni pogon in ki predstavlja veliko motnjo za prostoživeče živali. Ta je pri štirikolesnikih in enduro oz. motokros motorjih po mnenju anketiranih nedopusten, pri motornih saneh pa zelo velik. Vozniki s štirikolesniki in enduro oz. motokros motorji prav tako nedopustno uničujejo gozdno podrast in povzročajo erozijo tal, pri motornih saneh je ta vpliv prav tako prepoznan kot zelo velik. Pri vseh tipih vozil je prepoznan velik vpliv na lastnino in varnost ljudi, čeprav je ta vpliv nekoliko nižji pri voznikih motornih sani.

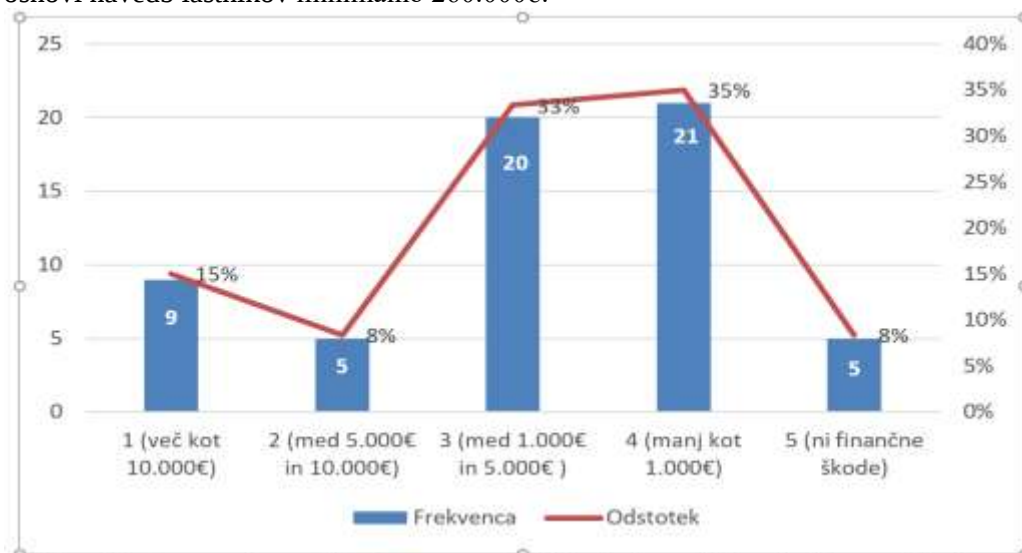


Graf 11: Ocena vpliva vožnje s štirikolesniki, enduro ali motokros motorji na okolje (1= vpliva ni, 2= vpliv je, a ni velik, 3= vpliv je zelo velik, 4=vpliv je nedopusten)



Graf 12: Ocena vpliva vožnje z motornimi sanmi na okolje (1= vpliva ni, 2= vpliv je, a ni velik, 3= vpliv je zelo velik, 4=vpliv je nedopusten)

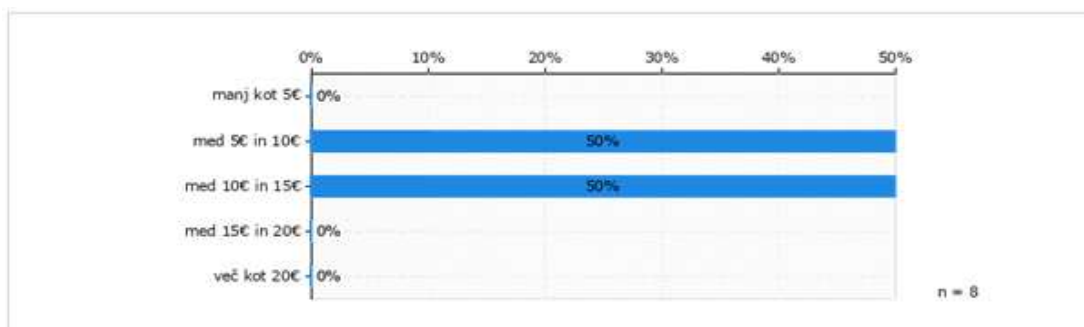
Groba ocena letne škode na zemljiščih in drugi lastnini, ki jo povzročijo vozniki motornih vozil, znaša na osnovi navedb lastnikov minimalno 260.000€.



Graf 13: Ocena letne škode na zemljiščih in lastnini (pašniki, gozdovi, oprema za pašništvo, planinske poti...), ki jo povzročajo lastniki vozil na motorni pogon (N=60)

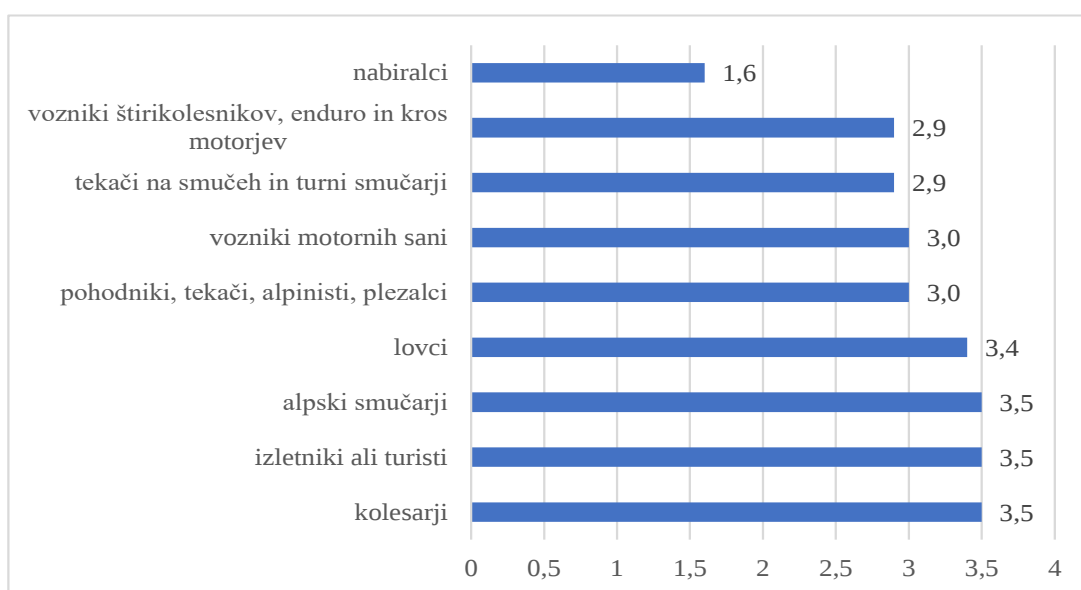
6.3. Odnos anketiranih lastnikov ali oskrbnikov objektov na Pohorju do izvajalcev posameznih prostočasnih aktivnosti

Od 8 sodelujočih lastnikov oz. oskrbnikov objektov na Pohorju jih je polovica navedla, da znaša povprečna dnevna poraba za gostinske storitve njihovih obiskovalcev med 5,00€ in 10,00€ in polovica, da znaša med 10,00€ in 15,00€.



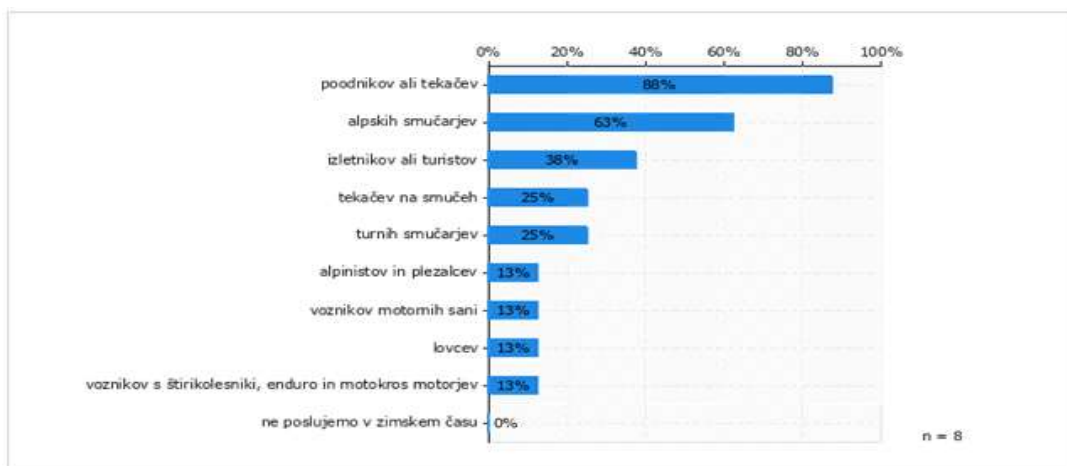
Graf 14: Ocena povprečne dnevne porabe obiskovalcev za gostinske storitve v objektih na Pohorju

Ocena anketiranih lastnikov oz. oskrbnikov objektov je, da alpski smučarji, kolesarji, izletniki oz. turisti in lovci za gostinske storitve porabijo veliko več od povprečja. Pohodniki, tekači in vozniki motornih sani trošijo povprečno, medtem ko smučarski tekači, turni smučarji ter vozniki štirikolesnikov, enduro in motokros motorjev trošijo manj od povprečja. Nabiralci so tisti, ki trošijo bistveno manj od povprečja.



Graf 15: Ocena povprečne dnevne porabe obiskovalcev za gostinske storitve v objektih na Pohorju (1 = porabijo bistveno manj, 2 = porabijo manj od povprečja, 3 = povprečna poraba, 4 = porabijo več od povprečja, 5 = porabijo bistveno več od povprečja)

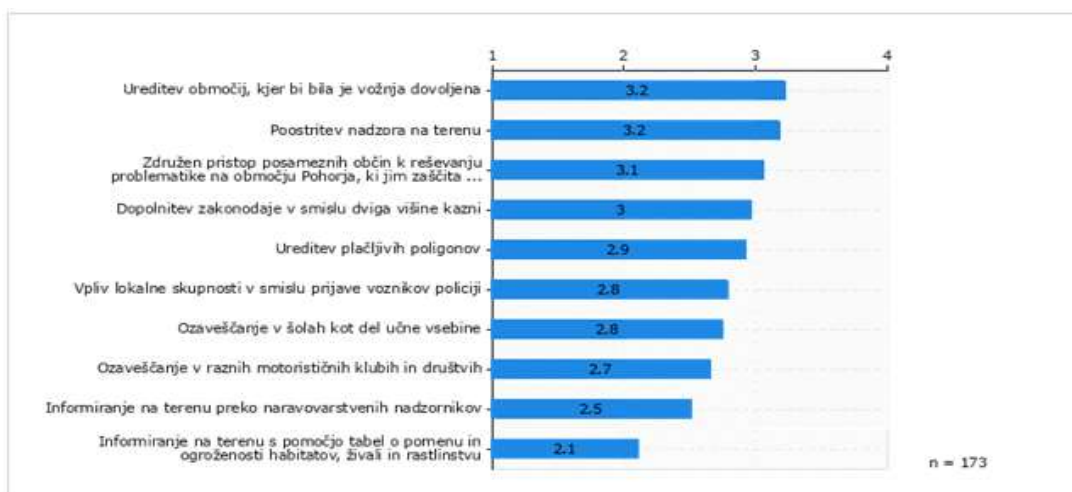
Vsi anketirani lastniki oz. oskrbniki objektov na Pohorju poslujejo tudi v zimskem času. Takrat so veliko bolj odvisni od izvajalcev posameznih pristočasnih aktivnosti. Med vsemi nikakor ne bi mogli pogrešati pohodnikov, alpskih smučarjev, turistov, tekačev na smučeh in turnih smučarjev. Vozniki motornih sani so šele na sedmem mestu, pozimi bi jih pogrešal le en od lastnikov oz. oskrbnikov objektov na Pohorju.



Graf 16: Struktura izvajalcev pristočasnih aktivnosti, ki jih lastniki oz. oskrbniki objektov na Pohorju v zimskem času ne bi mogli pogrešati.

6.4. Ocena učinkovitosti posameznih ukrepov reševanja problematike nenadzorovane vožnje z vozili na motorni pogon v naravnem okolju Pohorja

Anketirani so kot najbolj učinkovite ukrepe oz. z velikim vplivom na reševanje problematike zaznali ureditev območij, kjer bi bila vožnja dovoljena, poostreitev nadzora na terenu, reševanje problematike na lokalni politični ravni in dopolnitev zakonodaje v smislu dviga višine kazni.



Graf 17: Ocena učinkovitosti posameznih ukrepov pri reševanju problematike nenadzorovane vožnje z vozili na motorni pogon v naravnem okolju na Pohorju

6.5. Zaključki izvedene ankete

Pri svojem delu smo si zadali nalogo sprejeti ali zavreči tri raziskovalne domneve. Prva je:

D1: Negativni vplivi na okolje pretehtajo ekonomske koristi, ki jih za območje in lokalno skupnost na Pohorju doprinesejo uporabniki vozil na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani.

S potrditvijo te domneve smo želeli dokazati, da ima lokalno prebivalstvo s strani voznikov vozil na motorni pogon več škode kot koristi. Domnevo smo dokazovali s primerjavo ovrednotenih negativnih vplivov na okolje in prihodkov iz naslova koriščenja gostinskih in turističnih storitev ponudnikov. Negativne vplive na okolje smo ovrednotili s pomočjo petih trditev. Izmed vseh vplivnih dejavnikov na okolje je največji hrup, ki ga povzročajo vsa vozila na motorni pogon in ki predstavlja veliko motnjo za prostoživeče živali. Ta je pri štirikolesnikih in enduro oz. motokros motorjih po mnenju anketiranih

nedopusten, pri motornih saneh pa zelo velik. Vozniki s štirikolesniki in enduro oz. motokros motorji prav tako nedopustno uničujejo gozdno podrast in povzročajo erozijo tal, pri motornih saneh je ta vpliv prav tako prepoznan kot zelo velik. Pri vseh tipih vozil je prepoznan velik vpliv na lastnino in varnost ljudi, čeprav je ta vpliv nekoliko nižji pri voznikih motornih sani.

Vpliv vožnje na okolje je bil pri obeh tipih vozil na motorni pogon na več dejavnikih ocenjen kot zelo velik, v primeru vozil kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji pa na treh (hrup, uničevanje gozdne podrasti, erozija tal) celo na meji nedopustnega,

Dodatno so lastniki ali oskrbniki zemljišč in druge lastnine na območju Pohorja ocenili letno škodo, ki jo povzročajo vozniki motornih vozil. Letna škoda je bila ocenjena na vsaj 260.000,00€, kjer predvidevamo, da so lastniki tukaj imeli v mislih le neposredno škodo, ki jo morajo odpravljati na kratek rok za normalno nadaljevanje svoje gospodarske dejavnosti kot je npr. popravilo gozdnih cest in vlak, popravilo podrtih stebričkov in pretrgane žice za pašnjo, popravilo škode na novih nasadih dreves, popravila na planinskih poteh zaradi erozije tal, ne pa tudi druge nepopravljive škode, ki jo nenadzorovana vožnja z vozili na motorni pogon v naravnem okolju povzroča posredno in na dolgi rok. Prav tako niso bile upoštevane motnje in nevarnosti, ki jo vozniki povzročajo za druge obiskovalce, kar zmanjšuje privlačnost destinacije Pohorja za druge oblike rekreacije in nenazadnje turizma nasploh.

Posredna oz. dolgoročna škoda se po mnenju Denše (2021) nanaša na:

- zmanjšane donose lastnikov zemljišč in kmetij,
- manjši obisk ciljne populacije (zlasti tujcev) pri ponudnikih turističnih storitev,
- manjše dohodke, prispevke in zaposlenost za lokalne skupnosti,
- manjši ugled Pohorja kot zelene destinacije.

Prihodke iz naslova koriščenja gostinskih in turističnih storitev s strani uporabnikov vozil na motorni pogon smo ocenili na osnovi podatkov Mariborske razvojne agencije (MRA, 2020)¹ o številu obiskovalcev in nočitev v letu 2018 za tri destinacije Pohorja (Maribor-Pohorje, Rogla-Pohorje in Koroška), kjer je ocenjeno število uporabnikov vozil sovpadalo s številom prehodov vozil mimo merilnih mest v okviru raziskave Zavoda za gozdove Slovenije (Zajc in ostali, 2018)². Ob približno 4.800 obiskovalcih Pohorja z vozili z motornim pogonom in povprečni porabi v višini 10,00€ za gostinske storitve po osebi, je prihodek z njihove strani znašal okrog 48.000,00€. Predvidevali smo, da ti obiskovalci niso prispevali k prihodkom nočitev, saj gre večinoma za domačine, ki se na Pohorje pripeljejo iz doline.

Ker je vpliv na okolje po več dejavnikih na meji nedopustnega in je ocena letne škode v primerjavi z oceno prihodkov iz naslova gostinskih in turističnih storitev več kot pet krat višja, lahko domnevo o tem, da negativni vplivi na okolje pretehtajo ekonomske koristi uporabnikov vozil na motorni pogon, z veliko gotovostjo potrdimo.

Kljub tej ugotovitvi je od nekaterih ponudnikov turističnih in gostinskih storitev pogosto slišati, da se je potrebno boriti za vsakega gosta. Da bi dodatno podprli prvo domnevo ter ovrgli zmotno prepričanje nekaterih ponudnikov, smo zastavili še drugo domnevo:

D2: Koristi, ki jih za območje in lokalno skupnost na Pohorju doprinesejo izvajalci, ki za izvajanje svojih prostočasnih aktivnosti ne uporabljajo vozil na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani, so višje kot koristi slednjih.

Drugo domnevo smo dokazovali s primerjavo vrednotenja prihodkov, ki jih lastnikom oz. oskrbnikom objektov na Pohorju prinašajo izvajalci različnih prostočasnih aktivnosti. Ugotovljeno je bilo, da za

¹ Po podatkih MRA (2020) je v letu 2018 tri destinacije Pohorja (Maribor-Pohorje, Rogla-Pohorje in Koroška) obiskalo 160.000 obiskovalcev, ki so opravili približno 480.000 nočitev. Od tega je bilo približno 60% domačih gostov, kar pomeni 96.000 domačih obiskovalcev. Predvidevamo, da so vozniki motornih vozil večinoma domačini in da njihov delež v strukturi znaša maksimalno 5% oz. 4.800 obiskovalcev Pohorja.

² 500 prehodov vozil na določeni lokaciji mesečno.

gostinske storitve potrošijo veliko več od povprečja alpski smučarji, kolesarji, izletniki oz. turisti in lovci. Potrošnja voznikov motornih sani je povprečna, medtem ko vozniki štirikolesnikov, enduro in motokros motorjev trošijo manj od povprečja.

Lastniki oz. oskrbniki objektov na Pohorju pozimi najbolj računajo na pohodnike, alpske smučarje, turiste, tekače na smučeh in turne smučarje. Vozniki motornih sani so bili po zaželenosti šele na sedmem mestu. Razloge utegnemo iskati v dejavnostih, ki pritegnejo voznike motornih vozil, načinu izvajanja te prostočasne aktivnosti in verjetno tudi v njihovem značaju. Privlačna jim je predvsem vožnja po brezpotjih, do mesta izvajanja aktivnosti pa se največkrat pripeljejo kar iz doline. Po značaju imajo radi adrenalinsko izkušnjo, nemalo jih ima težnjo po objestni vožnji in povzročanju škode. Koriščenje gostinskih storitev jim ni v prvem planu, kvečjemu se ustavijo na pijači, kjer radi razkazujejo svoje jeklene konjičke. Najverjetneje jih zato večina lastnikov oz. oskrbnikov objektov na Pohorju ne prišteva med ključne stranke.

Kljub zelo omejenemu vzorcu lastnikov oz. oskrbnikov objektov na Pohorju (N=8) lahko sklepamo, da so koristi, ki jo za območje in lokalno skupnost na področju Pohorja doprinesejo izvajalci, ki za izvajanje svojih prostočasnih aktivnosti ne uporabljajo vozil, višje od koristi voznikov na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani. Postavljeno drugo domnevo smo zato prav tako lahko potrdili.

Dodatno bi opomnili, da je podatek o porabi na izvajalca prostočasnih aktivnosti relativen. Število obiskovalcev Pohorja bi bilo potrebno strukturirati in iz ocene njihove povprečne porabe izračunati absolutno velikost prihodkov. Za ponudnike storitev na Pohorju so namreč pomembnejši absolutni prihodki in doseganje njihove kritične meje, saj se iz njih pokrivajo fiksni stroški iz naslova zaposlovanja ter nekateri drugi stroški. Z veliko gotovostjo lahko trdimo, da bi absolutni prihodki iz naslova koriščenja storitev s strani izvajalcev, ki za izvajanje prostočasnih aktivnosti ne uporabljajo vozil na motorni pogon (npr. kolesarji, turisti in smučarji, ki trošijo nadpovprečno), še bolj govorili v prid postavljene domneve. Ob tem pa moramo opozoriti, da je višina absolutnih prihodkov ponudnikov na Pohorju na dolgi rok obratno sorazmerna z naraščanjem voženj z vozili na motorni pogon, saj to območje na tak način izgublja na ugledu zelene destinacije in priložnostih razvoja trajnostne ter na bodoče izzive prilagojene oz. odporne ponudbe produktov in storitev.

Tretja domneva se je nanašala na učinkovitost ukrepov zoper uporabnike vozil na motorni pogon:

D3: Mnenje različnih interesnih skupin na območju Pohorja je, da bi bili preventivni ukrepi zoper uporabnike vozil na motorni pogon kot so štirikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani veliko bolj učinkoviti kot represivni ukrepi.

Domnevo smo dokazovali na osnovi mnenj lastnikov planinskih koč, lastnikov zemljišč na območju Pohorja, pohodnikov in rekreativcev. Na osnovi splošnega mnenja anketirancev lahko sklepamo, da bi bili preventivni ukrepi zoper uporabnike vozil na motorni pogon veliko bolj učinkoviti kot represivni. Med ukrepe z največjim vplivom so namreč uvrstili ukrepe kot so ureditev območij, kjer bi bila vožnja dovoljena, združen pristop občin pri reševanju problematike z vidika varstva okolja na Pohorju in ureditev plačljivih poligonov. Da bi bil ukrep ureditve površin za dovoljeno vožnjo učinkovit kažejo tudi rezultati raziskave Zavoda za gozdove Slovenije na vzorcu 91 anketiranih uporabnikov vozil na motorni pogon (Zajc in ostali, 2019). Tretjo domnevo smo na teh podlagah prav tako lahko potrdili.

7. PREDLOGI UKREPOV ZA ZMANJŠANJE VPLIVA NENADZOROVANE VOŽNJE Z VOZILI NA MOTORNI POGON

Na podlagi pridobljenih informacij proučene literature in rezultatov lastne raziskave smo oblikovali predloge ukrepov, ki bi po našem mnenju najbolj pripomogli k zmanjšanemu vplivu nenadzorovane vožnje z motornimi vozili v naravnem okolju Pohorja. Razvrstili smo jih v takšnem vrstnem redu kot

smatramo, da bi bili najbolj učinkoviti in uresničljivi glede na že vzpostavljena prizadevanja ter dosežke raznih institucij, organov in posameznih iniciativ. Vrstni red se tako nekoliko razlikuje od mnenja anketirancev iz lastne raziskave.

7.1. Združen pristop ukrepanja na lokalni politični ravni

Anketiranci v lastni raziskavi so na tretje mesto po učinkovitosti ukrepov postavili združen pristop posameznih občin k reševanju problematike. Mi takšen ukrep postavljamo na prvo mesto, saj se nam zdi dokaj uresničljiv.

Potrebo po takšnem pristopu so ključni deležniki na pobudo vodilne MRA prepoznali v okviru projekta Partnerstvo za Pohorje že leta 2019. V dokumentu Strategija razvoja Pohorja (MRA, 2020) je varovanje narave poleg gospodarstva, infrastrukture in demografije eden od štirih ključnih izzivov razvoja. Strateški cilj je, da Pohorje postane mednarodno poznana destinacija, prijazna za bivanje in delo ter zelena oaza. Prav slednje se najbolj nanaša na varovanje narave. Eno največjih težav pri zagotavljanju ohranjanja narave na Pohorju predstavlja njena zaščita, saj v tem trenutku ni vzpostavljenega organa, ki bi izvajal poostren nadzor. Mnenje partneric projekta je, da bi bila nujna vzpostavitev in delovanje naravovarstvene nadzorne službe, ki bi spremljala aktivnosti na Pohorju, usmerjala in osveščala obiskovalce ter izvajala prekrškovne postopke in izrekala sankcije. Ukrepi, ki so vezani na to tematiko, so: vzpostavitev krajinskega parka Pohorje, določitev upravljalca parka, aktivnosti osveščanja obiskovalcev in uvedba naravovarstvene nadzorne službe. Kazalniki uspešnosti bi bili vezani na: število organiziranih izobraževanj in predavanj, število naravovarstvenih nadzornikov, število km² v sklopu parka in število evidentiranih kršitev.

Strateški cilj bo dosežen, ko bo doseženo ravnovesje med varovanjem in uporabo kulturnih ter naravnih znamenitosti Pohorja za razvoj območja. To pomeni, da bo potrebno aktivno sodelovanje in enoten nastop vseh deležnikov na območju Pohorja za uspešno usklajevanje različnih interesov. Računamo, da bodo najprej lokalne oblasti tiste, ki bodo pozorno prisluhnile naravovarstvenikom, saj je celotna vizija Pohorja odvisna od nosilne kapacitete in obvarovanja naravnega okolja. Tudi gospodarstvo stavi predvsem na zeleni turizem, ekološko kmetovanje in trajnostno gospodarjenje z gozdovi in za okolje čim manj obremenjujočo infrastrukturo.

7.2. Poostritev nadzora na terenu

Poostritev nadzora na terenu postavljamo na drugo mesto kot so ga uvrstili tudi anketiranci iz izvedene raziskave, čeprav se zavedamo, da bo nadzor na terenu učinkovit le ob vzporedni dopolnitvi zakonodaje.

Možne rešitve bi bile:

- pooblastila za nadzor in ukrepanje zoper kršitelje bi morali poleg policije imeti tudi gozdarji, pooblaščenci lovci, varuhi gorske narave, ki so na območju prisotni več časa in skozi različna časovna obdobja;
- uvedba naravovarstvene službe kot ukrep v okviru krajinskega parka Pohorje;
- vgradnja čipov oz. posebnih oddajnikov v vsako prodano motorno vozilo, ki bi beležili kje in kdaj je bilo vozilo v uporabi.

Poostritev in povečanje nadzora na terenu je po našem mnenju nujna. Šele tako bi vozniki ugotovili, da prosto gibanje po terenu ne bo ostalo nekaznovano. Za vse to je pa potrebna ustrezna zakonska podlaga in dvig višine kazni.

7.3. Dopolnitev zakonodaje

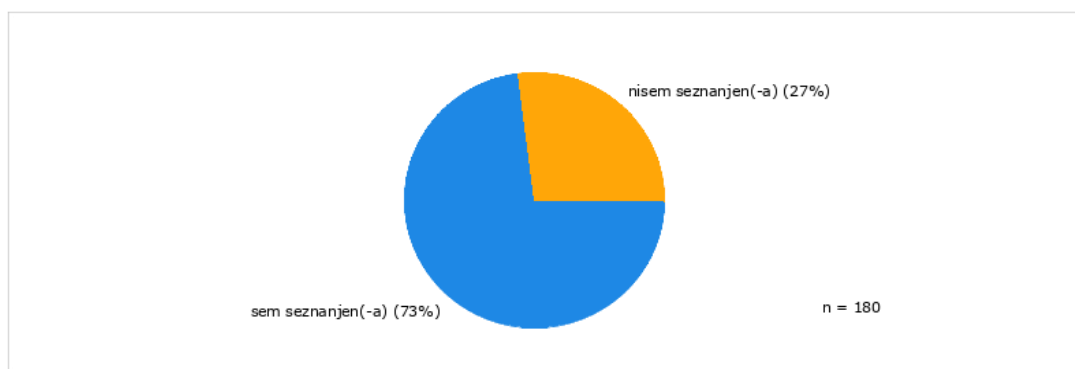
Za dolgoročno rešitev problematike je potrebno ob povečanem nadzoru dopolniti zakonodajo tako, da bi:

- omogočala nadzor s pomočjo ustreznih merilnih naprav na terenu in vgrajenimi čipi oz. oddajniki v vozilih na motorni pogon;
- motorne sani uvrstili v drugo kategorijo vozil in ne med športne pripomočke;
- bile kazni bistveno višje, kar bi voznike odvrčalo od tveganja in bi se raje odločali za vožnjo po urejenih poligonih.

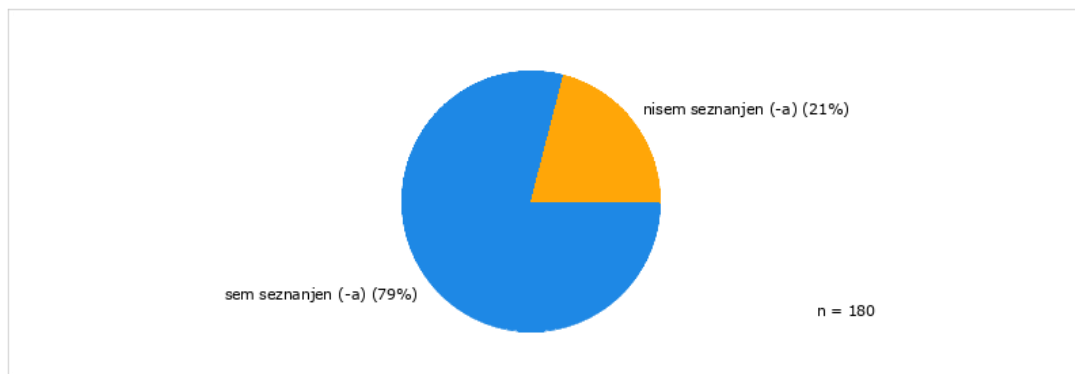
Višina kazni se v sosednjih državah za vožnjo z motokros motorji v gozdu giblje do 7.500,00€ v Avstriji z možno zaporno kaznijo do enega leta (Medmrežje 2) ter v Nemčiji celo do 25.000,00€ (Medmrežje 3). Kazni so opredeljene v Zakonu o gozdovih. Ne glede na nižji življenjski standard v Sloveniji so kazni po našem zakonu izredno nizke.

7.4. Informiranje o prepovedi vožnje in škodljivih posledicah na naravno okolje

Ukrepe informiranja o prepovedi vožnje v naravnem okolju so anketirani uvrstili med manj učinkovite, čeprav je informiranost o prepovedi vožnje v naravnem okolju Pohorja še vedno razmeroma slaba. V anketi, ki ga je izvajal Zavod za gozdove Slovenije (Čoderl in Diaci, 2018) leta 2016, se je izkazalo, da je povprečno 75 % oziroma 57 anketiranih voznikov seznanjenih s prepovedjo vožnje v naravnem okolju, medtem ko jih kar 42 % ni seznanjenih z območjem Natura 2000 na Pohorju. Vozniki štirikolesnikov so najmanj informirani od vseh voznikov. Lastna raziskava je pokazala na nekoliko nižji delež seznanjenih o prepovedi vožnje v naravnem okolju (73%), kar pomeni, da so vozniki motornih vozil kljub vsemu dobro informirani. Delež tistih, ki pa so seznanjeni z uvrstitvijo Pohorja v Natura 2000, je v lastni raziskavi neprimerno višji (79%). To tudi ne preseneča, saj gre v večini za pohodnike in druge rekreative, ki so o tem informirani preko različnih kanalov informiranja znotraj društev in PZS.



Graf 18: Seznanjenost s prepovedjo vožnje z vozili na motorni pogon v naravnem okolju Pohorja



Graf 19: Seznanjenost s vključenostjo Pohorja v območje Natura 2000

Za večjo učinkovitost informiranja menimo, da bi bilo smiselno večje število informacijskih tabel in interpretacijskih pripomočkov, ki bi opozarjali na ekološki pomen Pohorja ter o ogroženih vrstah rastlin, živali in njihovih življenjskih prostorov, postaviti že na vstopnih točkah pohorskih planj in pred vsemi zavarovanimi objekti naravne in kulturne dediščine (Lovrenška jezera, Šumik, Areh...). Z upravljalci turističnih in športnih centrov (Rogla, Pohorje Maribor, Kope), lastniki gostinsko-turističnih objektov in planinskih postojank se bi bilo potrebno dogovoriti o namestitvi promocijskega gradiva in postavitvi dodatnih informacijskih tabel. Pomemben prispevek k informiranju na terenu bi doprinesli tudi naravovarstveni nadzorniki v okviru krajinskega parka.

Poleg informiranja neposredno na terenu bi morali dati tudi večji poudarek na ozaveščanju o problematiki in posledicah takšne vožnje na naslovih članov raznih motorističnih in sankaskih društev ter klubov.

Kot je bilo ugotovljeno v lastni raziskavi je pomembno področje informiranje med mladimi. Smiselna bi bila uvedba izbirnih predmetov na temo naravovarstvenih vsebin ali izobraževanje preko mentorjev planinskih skupin, s čemer bi se spodbujal razvoj zdravega odnosa do naravnega okolja in omejevanje škodljivih posegov na dolgi rok.

Mnenje Denše (2021) je, da bi bil pomemben vidik ozaveščanja predstavitev negativnih posledic voženj v naravnem okolju na lokalni gospodarski razvoj. Izvajali bi ga v obliki predavanj, posvetov, prispevkov v glasilih za ciljne skupine, ki jih sestavljajo predstavniki lokalnih skupnosti, lokalni kmetje, lastniki in upravljalci gozdov, ponudniki turističnih storitev, varuhi in stražarji gorske narave,...

7.5. Ureditev plačljivih površin za vožnjo v naravnem okolju

Ureditev površin za vožnjo v naravnem okolju je ukrep, ki je bil prepoznan kot najbolj učinkovit tako s strani voznikov motornih vozil kot drugih izvajalcev pristočnih aktivnosti in deležnikov na območju Pohorja.

Kljub trditvam voznikov motornih vozil se je potrebno kritično vprašati, ali bi ureditev površin bistveno pripomogla k izboljšanju problematike vpliva na naravno okolje. Vozniki motornih vozil so precej nehomogena skupina ljudi, od bolj uvidnih z željo po adrenalinu do zelo objestnih. Vsem je skupno to, da radi ubirajo brezpotja, kar velja še posebej za voznike kros motorjev in motornih sani. Ugotovljena dinamika vožnje slednjih je vožnja po brezpotjih po sveže zapadlem snegu in v nočnem času. Težko je razumeti, da bi se eni in drugi zadovoljili z urejenimi površinami na daljši čas, še posebej če bi za to morali plačati.

Če naredimo vzporednico z urejenimi »Bike parki« za kolesarske avanturiste kot je npr. Bike park na Kopah, ugotavljamo, da ga uporablja premalo kolesarjev, saj se kljub lepo urejeni »downhill« stezi še vedno poslužujejo na črno zgrajenih poti v okoliških gozdovih. Avanturisti iščejo vedno znova raznolik in zanimiv poligon, ki mora biti tudi dovolj obsežen.

Izgradnja kolesarske infrastrukture na Pohorju je strateški projekt v okviru Partnerstva za Pohorje³, saj se na dolgi rok pričakuje velike družbeno-ekonomske učinke, kot so nova delovna mesta, oživitev podeželja in zmanjšanje odseljavanja mladih. Veliko vprašanje je, ali je možno takšne pozitivne učinke pričakovati tudi s koriščenjem tako urejene infrastrukture s strani voznikov motornih vozil. Znano je, da so v večini domačini, ki jih privlači predvsem razgiban teren, bližina doma in razgledi. Poleg tega so hitrejši, kar zahteva še večje površine in posledično neprimerljivo višje vložke v infrastrukturo, ki jih občinski proračuni ne bi zmogli. Reševanja problematike motoriziranih vozil bi se zato morali lotiti na nacionalni ravni, kjer bi se določilo nekaj območij v državi, po katerih bi bila vožnja z motornimi vozili v zameno za npr. letno dovolilnico dovoljena.

Na osnovi kritičnega razmišljanja smo mnenja, da ta ukrep ne bi bistveno pripomogel k reševanju problematike nenadzorovane vožnje, zato smo ga umestili na zadnje mesto predlaganih ukrepov.

³ Stroški načrtovanja, umeščanja v prostor in gradnje kolesarske infrastrukture (MRA, 2020) so ocenjeni od 5.000,00 do 15.000,00 € na kilometer kolesarske poti, odvisno od terena. Več kilometrov kolesarskih poti pomeni več gorskih kolesarjev in posledično tudi več nočitev na Pohorju. Realno gledano bi lahko kolesarji na Pohorju prenočili od 4 do 6-krat ali več. Za vsaj eno nočitev kolesarjev na Pohorju je nujno potrebno imeti vsaj 20–30 km kolesarskih poti. Ocena je, da jih je na Pohorju možno vzpostaviti od 150 do 250 km, kar pomeni ocenjeno vrednost vložka v gorsko – kolesarsko infrastrukturo med 2–3 milijone evrov.

8. POVZETEK

Na temo nenadzorovane vožnje z motornimi vozili je bilo izvedenih veliko raziskav, zlasti pritege ta tematika veliko diplomantov. Pričujoča raziskovalna naloga je nastala kot seminarska naloga za pridobitev naziva varuh gorske narave. Za razliko od drugih smo se v tej nalogi lotili temeljnega vprašanja, to je pomena družbeno-ekonomskih učinkov nasproti naravovarstvenim. Naravovarstveni vidik neustrezno informirana in neozaveščena javnost pogosto razume kot oviro pri izvajanju različnih dejavnosti in aktivnosti. V raziskavi smo se zato ukvarjali z vrednotenjem posledic izvajanja pristočnih aktivnosti na okolje na območju Pohorja s poudarkom na najbolj problematični pristočni aktivnosti – nenadzorovani vožnji z vozili na motorni pogon.

Namen raziskovalne naloge je bil prispevati k omejevanju nenadzorovane vožnje z motornimi vozili na območju Pohorja, cilj pa oblikovati predloge ukrepov za ukrepanje na različnih ravneh odločanja zoper kršitelje zakonov in drugih zakonskih podlag.

Na relativno velikem in raznolikem vzorcu anketirancev smo potrdili vse zastavljene domneve ter oblikovali relevantne zaključke in predloge ukrepov za reševanje problematike. Najprej smo dokazali, da negativni vplivi na okolje pretehtajo ekonomske koristi, ki jih za lokalno skupnost na območju Pohorja doprinesejo uporabniki vozil na motorni pogon kot so štrikolesniki, enduro in motokros motorji ter motorne sani. Nato smo opozorili na zmotno prepričanje nekaterih ponudnikov turističnih in gostinskih storitev na območju Pohorja, da se je potrebno boriti za vsakega gosta ne glede na morebitni škodljiv vpliv na naravno okolje s potrditvijo domneve, da so koristi, ki jih doprinesejo rekreativci in športniki, ki za izvajanje svoje pristočne aktivnosti ne uporabljajo vozil na motorni pogon, višje kot koristi slednjih. Nazadnje smo se dotaknili splošnega mnenja o učinkovitosti potrebnih ukrepov zoper kršitelje ter zaključili s potrditvijo tretje domneve, ki preventivne ukrepe pri uporabi vozil na motorni pogon po učinkovitosti postavlja pred represivnimi. Kljub temu smo v zaključku raziskovalne naloge enega od preventivnih ukrepov, ki je bil prepoznan kot najbolj učinkovit na osnovi mnenja anketirancev kakor tudi voznikov vozil na motorni pogon, zaradi izvedljivosti uvrstili na zadnje mesto. Med najbolj učinkovite smo postavili združen pristop na lokalni ravni odločanja in ukrepanja, poostreitev nadzora na terenu in dopolnitev zakonodaje.

S predlogi ukrepov, ki smo jih oblikovali na osnovi našega raziskovanja problematike, se bomo najprej obrnili na ustrezne lokalne organe odločanja, saj kot lastniki zemljišč in planinske postojanke na Ribniškem Pohorju zaznavamo raziskovano problematiko kot zelo perečo, zlasti v zimskem času, ko na planini zaradi nedostopnosti ni nobenega nadzora.

Kot varuhi gorske narave smo z raziskovanjem postavili nekaj iztočnic za nadaljnje raziskovanje. V ospredju nadaljnjega raziskovanja bo preučevanje negativnih vplivov nenadzorovane vožnje z vozili na motorni pogon na lokalni gospodarski razvoj in ugled Pohorja kot zelene destinacije. Opozoriti moramo namreč na dejstvo, da je višina prihodkov ponudnikov na Pohorju na dolgi rok obratno sorazmerna z naraščanjem voženj z vozili na motorni pogon, saj to območje na tak način izgublja na ugledu zelene destinacije in priložnostih razvoja trajnostne ter na bodoče izzive prilagojene oz. odporne ponudbe produktov in storitev. S tem pa izgublja tudi lokalna skupnost v obliki zmanjševanja delovnih mest in pritoka denarja v proračun, krnjenja storitev za občane in odseljevanja mladih.

Za konec bi se radi zahvalili g. Jaku Cesarju, ki si je za svoje diplomsko delo na Visoki šoli za varstvo okolja v Velenju izbral eno izmed najbolj perečih tem na področju posegov človeka v naravno okolje. Njegovo delo in zaključki so nama bili v mnogih pogledih koristno ogrožje za raziskovanje, predvsem pa so nama vlili upanje, da se te problematike zaveda vse več mladih. Posebna zahvala gre tudi mentorju g. Marijanu Denši za iztočnico, usmerjanje in nasvete pri pisanju raziskovalne naloge.

9. VIRI IN LITERATURA

1. Bevk, Danilo, Peter Trontelj. (2008). Upadanje populacije in možni vzroki za ogroženost divjega petelina Tetrao urogallus v Škofjeloškem, Cerkljanskem in Polhograjskem hribovju. *Acrocephalus* 29 (136): str. 13–22.
2. Cesar, Jaka. (2019). Diplomsko delo: Problematika nekontrolirane vožnje s kolesi in motornimi vozili na območju Pohorja. Visoka šola za varstvo okolja.
3. Čoderl, J in J. Diaci. (2018). Vožnja z motornimi vozili v naravnem okolju. *Viharnik. Gozdno gospodarstvo Slovenj Gradec*, št. 8-9, str. 12-13.
4. Denša, Marijan. (2021). Napotki mentorja pri izdelavi seminarske naloge Problematika nenadzorovane vožnje z vozili na motorni pogon na območju Pohorja z družbeno-ekonomskega in naravovarstvenega vidika.
5. Gosar, A., Jeršič, M. (2002). Slovenija turistični vodnik. Ljubljana, Mladinska knjiga, str. 183 – 188.
6. Lešnik Štuhec, Tanja. (2011). Vizija trajnostnega razvoja 'zelene' ponudbe TO Pohorje 2030. KS – TLŠ.
7. Mariborska razvojna agencija. (2020). Strategija razvoja Pohorja.
8. Medmrežje 1: http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso. (01.08.2021)
9. Medmrežje 2: <https://www.finanzfrage.net/g/frage/motocross-fahren-in-meinem-wald>. (28.08.2021)
10. Medmrežje 3: <https://www.bussgeld-info.de/fahren-im-wald/>. (28.08.2021)
11. Mestna občina Maribor, Zavod za varstvo okolja. (2007). Ohranimo Pohorje. Projekt KaPo, str. 3-7.
12. Repe, Blaž in Irena Mrak. (2018). Naravna ogroženost Slovenije z vidika erozije pohodniških poti. *GeograFF5: Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji*, 5.julij 2018.
13. Suhadolc, M., A. Sušnik, F. Lobnik, L. Kajfež Bogataj, G. Gregorčič in K. Bergant. (2010). Izzivi Slovenije na področju suš in degradacije tal. Agencija RS za okolje, Ljubljana.
14. Uradni list RS. Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o določitvi in varstvu naravnih vrednot. (7/2019). Seznam naravnih vrednot in njihova razvrstitev na vrednote državnega in lokalnega pomena - čistopis.
15. Zajc, Peter, Jernej Berzelak, Jurij Gulič, Sebastjan Štruc, Ljudmila Medved in Branko Gradišnik. Problematika voženj z motornimi vozila v naravnem okolju na primeru Pohorja. (2019). *GozdVestn* 76.
16. Zakon o gozdovih (Uradni list RS, št. 30/93, 56/99 – ZON, 67/02, 110/02 – ZGO-1, 115/06
17. ORZG40, 110/07, 106/10, 63/13).
18. Zakon o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 75/17 in 92/20 – ZPrCP-E).
19. 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 in 31/18).
20. Zakon o planinskih poteh (Uradni list RS, št. 61/07).
21. Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo in 161/21 – popr.).
22. Zavod RS za varstvo narave. (2021). <https://zrsvn-varstvonarave.si/dan-za-pohorje/> (29.08.2021).
23. Zavod za turizem Maribor-Pohorje. (2019). Letno poročilo Zavoda za turizem Maribor-Pohorje 2019.

10. PRILOGE

10.1. Anketni vprašalnik

Vplivi prostočasnih aktivnosti na okolje na območju Pohorja

Anketa se izvaja za potrebe izdelave seminarske naloge za pridobitev naziva Varuh gorske narave. Tema je povezana z ugotavljanjem vplivov prostočasnih aktivnosti na okolje na območju Pohorja. Poziv k reševanju ankete ste dobili, ker so vaši odgovori na raziskovalna vprašanja zelo pomembni. Anketo boste izpolnjevali od 5 do 10 minut. Anketa je anonimna. V kolikor pa bi želeli sodelovati v nagradnem žrebanju za dvodnevni oddih v apartmajih ob Ribniški koči, pa nam na koncu zaupajte še vaš elektronski naslov.

Q1 - Prosimo vas, da izberete vašo glavno prostočasnno dejavnost v naravi

- ☐ pohodništvo
- ☐ tek
- ☐ alpinizem
- ☐ plezanje
- ☐ kolesarjenje
- ☐ vožnja s štirikolesnikom ali enduro oz. motokros motorjem
- ☐ vožnja z motornimi sanmi
- ☐ vožnja s štirikolesnikom ali enduro oz. motokros motorjem in motornimi sanmi v zimskem času
- ☐ nabiralništvo
- ☐ lov
- ☐ turno ali alpsko smučanje
- ☐ tek na smučeh
- ☐ izletništvo ali turistični ogledi
- ☐ drugo

Q2 - Kako pogosto se ukvarjate z vašo glavno prostočasnno dejavnostjo?

- ☐ vsak dan
- ☐ 1 x tedensko
- ☐ 1 x mesečno
- ☐ nekajkrat letno
- ☐ nič od navedenega

Q3 - Kako pogosto se ob izvajanju vaše glavne prostočasne aktivnosti srečujete z vozniki motornih vozil kot so štirikolesniki ter enduro in motokros motorji?

- ☐ zelo pogosto
- ☐ pogosto
- ☐ redko
- ☐ nikoli

Q4 - Kako pogosto se ob izvajanju vaše glavne prostočasne aktivnosti srečujete z vozniki motornih vozil kot so motorne sani?

- ☐ zelo pogosto
- ☐ pogosto
- ☐ redko
- ☐ nikoli

Q5 - Kako moteče se vam osebno zdi srečanje z vozniki motornih vozil kot so štirikolesniki/enduro motorji/motokros motorji?

- ☐ nevzdržno, počutim se celo ogrožen(-a)
- ☐ zelo moteče
- ☐ včasih je moteče
- ☐ ni moteče

Q6 - Kako moteče se vam osebno zdi srečanje z vozniki motornih vozil kot so motorne sani?

- ☐ nevzdržno, počutim se celo ogrožen(-a)
- ☐ zelo moteče
- ☐ včasih je moteče
- ☐ ni moteče

Q7 - Kakšen je po vašem mnenju vpliv posameznih pristočasnih aktivnosti na naravno okolje? (1 - ni vpliva, 2 - vpliv je, a ni velik, 3 - vpliv je zelo velik, 4 - vpliv je nedopusten)

- ☐ pohodniki ali tekači
- ☐ tekači na smučeh
- ☐ turni smučarji
- ☐ alpski smučarji
- ☐ alpinisti ali plezalci
- ☐ kolesarji
- ☐ vozniki s štirikolesniki ali enduro oz. motokros motorji
- ☐ vozniki z motornimi sanmi
- ☐ nabiralci
- ☐ lovci
- ☐ izletniki ali turisti

Q8 - Kakšen je po vašem mnenju vpliv vožnje z motornimi vozili kot so motorne sani na posamezne dejavnike v naravnem okolju? (1 - ni vpliva, 2 - vpliv je, a ni velik, 3 - vpliv je zelo velik, 4 - vpliv je nedopusten)

- ☐ Povzroča hrup v naravnem okolju, ki predstavlja veliko motnjo za prostoživeče živali
- ☐ Povzroča erozijo tal, ki pomeni proces spiranja in odnašanja (rodovitnih) tal
- ☐ Neposredna nevarnost za ljudi, saj v primeru srečanja svoje hitrosti ne prilagodijo
- ☐ Uničujejo gozdno podrast in s tem rastlinstvo nasploh
- ☐ Povzročajo škodo in uničevanje lastnine

Q9 - Kakšen je po vašem mnenju vpliv vožnje z motornimi vozili kot so štirikolesniki in enduro ter motokros motorji na posamezne dejavnike v naravnem okolju? (1 - ni vpliva, 2 - vpliv je, a ni velik, 3 - vpliv je zelo velik, 4 - vpliv je nedopusten)

- ☐ Povzroča hrup v naravnem okolju, ki predstavlja veliko motnjo za prostoživeče živali
- ☐ Povzroča erozijo tal, ki pomeni proces spiranja in odnašanja (rodovitnih) tal
- ☐ Neposredna nevarnost za ljudi, saj v primeru srečanja svoje hitrosti ne prilagodijo
- ☐ Uničujejo gozdno podrast in s tem rastlinstvo nasploh
- ☐ Povzročajo škodo in uničevanje lastnine

Q10 - Prosimo ocenite letno škodo na vaših zemljiščih in lastnini (pašniki, gozdovi, oprema za pašnjo, planinske poti...), ki jo povzročajo lastniki vozil na motorni pogon.

- ☐ več kot 10.000€
- ☐ med 5.000€ in 10.000€
- ☐ med 1.000€ in 5.000€
- ☐ manj kot 1.000€
- ☐ ni finančne škode
- ☐ nisem lastnik ali skrbnik lastnine ali planinskih poti

Q11 - Ali ste seznanjeni s prepovedjo vožnje v naravnem okolju na območju Pohorja?

- ☐ sem seznanjen(-a)
- ☐ nisem seznanjen(-a)

Q12 - Ali ste seznanjeni s vključenostjo Pohorja v okoljevarstveno območje Natura 2000?

- ☐ sem seznanjen (-a)
- ☐ nisem seznanjen (-a)

Q13 - Koliko v povprečju potrošite na dan po osebi ob obisku planinske postojanke ali drugega gostinsko turističnega objekta za hrano in pijačo na področju Pohorja?

- ☐ manj kot 5€
- ☐ med 5 in 10€
- ☐ med 10 in 15€
- ☐ med 15 in 20€
- ☐ nad 20€

Q14 - Kako pogosto obiščete kakšno planinsko postojanko ali drugi gostinsko turistični objekt na območju Pohorja?

- ☐ Več kot 10x letno
- ☐ med 8 in 10 krat letno
- ☐ med 5 in 7 krat letno
- ☐ med 2 in 4 krat letno
- ☐ 1 krat letno
- ☐ nikoli

Q15 - Kako pogosto prespite v kakšni od planinskih postojank ali drugem gostinsko turističnem objektu na področju Pohorja?

- ☐ več kot 10x letno
- ☐ med 8 in 10 krat letno
- ☐ med 5 in 7 krat letno
- ☐ med 2 in 4 krat letno
- ☐ 1 krat letno
- ☐ nikoli

Q16 - Sem najemnik/oskrbnik/lastnik planinske postojanke oz. gostinsko turističnega objekta na Pohorju

- ☐ da
- ☐ ne

(1) Q16 = [1]

Q17 - Koliko v povprečju na dan potrošijo za hrano in pijačo obiskovalci vaše planinske postojanke ali drugega gostinsko turističnega objekta?

- ☐ manj kot 5€
- ☐ med 5€in 10€
- ☐ med 10€in 15€
- ☐ med 15€in 20€
- ☐ več kot 20€

(2) Q16 = [1]

Q18 - Ali po povprečni potrošnji za hrano in pijačo bistveno odstopa katera od navedenih skupin? (1 - porabijo bistveno manj porabijo manj od povprečja, 2 - povprečna poraba, 3 - porabijo več od povprečja, 4 - porabijo bistveno več)

- ☐ pohodniki, tekači, alpinisti in plezalci
- ☐ tekači na smučeh in turni smučarji
- ☐ alpski smučarji
- ☐ kolesarji
- ☐ vozniki štirikolesnikov ali enduro oz. motokros motorjev
- ☐ vozniki motornih sani
- ☐ nabiralci
- ☐ lovci
- ☐ izletniki ali turisti

(3) Q16 = [1]

Q19 - Koliko obiskovalcev ima vaš objekt letno (lahko je ocena)? _____

(4) Q16 = [1]

Q20 - Koliko mesecev poslušate? _____

(5) Q16 = [1]

Q21 - Koliko nočitev ima vaš objekt letno (lahko je ocena)? _____

(6) Q16 = [1]

Q22 - Ali menite, da katere od skupin zaradi prihodkov v zimskem času ne bi mogli pogrešati? (Možnih je več odgovorov)

- ☐ pohodnikov ali tekačev
- ☐ tekačev na smučeh
- ☐ turnih smučarjev
- ☐ alpskih smučarjev
- ☐ alpinistov in plezalcev
- ☐ voznikov motornih sani
- ☐ lovcev
- ☐ izletnikov ali turistov
- ☐ voznikov s štirikolesniki, enduro in motokros motorjev
- ☐ ne poslujemo v zimskem času

Q23 - Kateri od ukrepov bi bili po vašem mnenju najbolj učinkoviti pri izboljšanju razmer na področju vožnje z motornimi vozili na območju Pohorja? (1 - ne bi imel nobenega vpliva, 2 - bi imel vpliv, a ne velikega, 3 - bi imel velik vpliv, 4 - vpliv bi bil izjemen)

- ☐ Informiranje na terenu s pomočjo tabel o pomenu in ogroženosti habitatov, živali in rastlinstvu
- ☐ Informiranje na terenu preko naravovarstvenih nadzornikov
- ☐ Ozaveščanje v šolah kot del učne vsebine
- ☐ Ozaveščanje v raznih motorističnih klubih in društvih
- ☐ Ureditev območij, kjer bi bila je vožnja dovoljena
- ☐ Ureditev plačljivih poligonov
- ☐ Dopolnitev zakonodaje v smislu dviga višine kazni
- ☐ Poostreitev nadzora na terenu
- ☐ Vpliv lokalne skupnosti v smislu prijave voznikov policiji
- ☐ Združen pristop posameznih občin k reševanju problematike na območju Pohorja, ki jim zaščita naravnega okolja mora biti v interesu (informiranje, poostren nadzor...)

Q24 - Ali bi k navedeni problematiki dodali še kakšno vašo misel, ugotovitev, predlog itd. Vnesite vaš odgovor v pripravljeno polje. _____

XSPOL - Spol:

Moški

Ženski

XSTAR2a4 - V katero starostno skupino spadate?

do 20 let

21 - 40 let

41 - 60 let

61 let ali več

Q25 - Kraj prebivanja. _____

Q26 - Če želite sodelovati v nagradnem žrebanju in se potegovati za 2 dnevno brezplačno bivanje v apartmajih ob Ribniški koči, prosim navedite elektronski naslov ali telefonsko številko, kjer ste dosegljivi. _____