

4th Conference with International Participation

Conference VIVUS – on **Agriculture, Environmentalism, Horticulture and Floristics, Food Production and Processing and Nutrition**

»With Knowledge and Experience to New Entrepreneurial Opportunities«

20th and 21st April 2016, Biotechnical Centre Naklo, Strahinj 99, Naklo, Slovenia

Mnenje anketirancev o vplivu motorizirane rekreacije v zavarovanih območjih v Sloveniji

mag. Renata Mavri

Biotehniški center Naklo, Slovenija, renata.mavri@bc-naklo.si

Izvleček

Po Zakonu o spremembah in dopolnitvah zakona o ohranjanju narave (Ur. l. RS, št. 46/2014) je vožnja z vozili na motorni pogon v naravnem okolju prepovedana, ne glede na to ali gre za zavarovano območje v Sloveniji ali ne. Vožnja z vozili na motorni pogon je v naravnem okolju dovoljena razen v določenih izjemah (npr. reševanje, službene vožnje, raziskovanje, prireditve) (28. b člen), z ustreznimi dovoljenji pristojnih organizacij. V zavarovanih območjih se pojavlja veliko novih motoriziranih oblik rekreacije (npr. vožnja s štirikolesniki, vožnja z motornimi sanmi), ki se pojavljajo tudi izven poti, zaradi česar zbujejo pri domačinih in drugih obiskovalcih veliko nestrinjanje.

Mnenje anketirancev je, da motorizirane oblike rekreacije v ZO, motijo predvsem tiste obiskovalce ZO, ki se ne ukvarjajo s to obliko rekreacije oziroma tiste domačine, ki nimajo od nje nobene ekonomske koristi. Motorizirane oblike rekreacije so hrupne, obiskovalci pa obiščejo ZO predvsem zaradi miru in tudi možnosti različnih oblik rekreacije. Za motorizirane oblike rekreacije bi bilo potrebno določiti posebne kriterije/pravila ali določiti cestnino/prispevek za uporabo bolj obremenjenih poti/cest.

Ključne besede: motorizirane oblike rekreacije, dovoljenja, domačini, obiskovalci, zavarovana območja

Opinion of respondents on the impact of motorized recreation in protected areas in Slovenia

Abstract

According to the Law on Amendments and Supplements to the Law on Nature Conservation (Ur. L. RS, no. 46/2014) driving power-driven vehicles in the natural environment is prohibited, regardless of whether it is a protected area in Slovenia or not. The only exemptions are eg. rescue mission transport, research, and organized events (Article 28 b), when the appropriate permits by the competent authority. In the protected areas there are many new motorized forms of recreation (eg. riding a quad, or a snowmobile), which also occur beyond the boundaries of paths and roads, which arises a lot of disagreement with the locals and other visitors.

The opinion of the respondents is that motorized forms of recreation in protected areas, particularly disturb those visitors, who are not engaged in this form of recreation or those locals who do not have it any economic benefits. Motorized forms of recreation are noisy. Visitors visit the protected areas

mainly because of peace and the possibility of various forms of recreation. Motorized forms of recreation would be necessary to lay down specific criteria / rules or to determine the toll / contribution for busier routes / roads.

Key words: motorized recreation, allowed forms, local residents, visitors, protected areas

1 Uvod

V zavarovanih območjih (v nadaljevanju ZO) se pojavlja veliko novih motoriziranih oblik rekreacije, ki se pojavljajo izven poti, zaradi česar zbujejo pri domačinih in drugih obiskovalcih veliko nestrinjanje. Prav tako so lahko moteča motorna vozila, ki se pojavljajo na urejenih poteh, zlasti v sezonah. Po Zakonu o spremembah in dopolnitvah zakona o ohranjanju narave (v nadaljevanju ZON-C, Ur. l. RS, št. 46/2014) je vožnja z vozili na motorni pogon v naravnem okolju prepovedana, ne glede na to ali gre za ZO v Sloveniji ali ne. Vožnja z vozili na motorni pogon je v naravnem okolju dovoljena razen v določenih izjemah (npr. reševanje, službene vožnje, raziskovanje, prireditve) (28. b člen), z ustreznimi dovoljenji pristojnih organizacij. Prav tako tudi Uredba o hrupu v naravnem in življenjskem okolju (Ur. l. RS, št. 45/1995) določa višino hrupa, ki je sprejemljiva v določenem območju. Tudi Zakon o varnosti na smučiščih (Ur. l. RS, št. 3/2006) določa, da je vožnja z motornimi sanmi na smučišču prepovedana, razen za določene izjeme (službene vožnje). Za motorna vozila v ZO, ki so na urejenih poteh pa ni nobene omejitve ali postavljenih kriterijev, kar bi bilo v prihodnje potrebno določiti.

Cilj članka je osvetliti problematiko motoriziranih oblik rekreacije, ki se pojavljajo izven poti in tudi tistih motornih vozil, kot so motorji, ki se vozijo tudi po urejenih/asfaltiranih poteh in cestah. Naša hipoteza je bila, da motorizirane oblike rekreacije, ki se pojavljajo v ZO, motijo predvsem tiste domačine/obiskovalce ZO, ki se ne ukvarjajo s to obliko rekreacijo oziroma nimajo od nje nobene ekonomske koristi.

1.1 Teoretično ozadje

V Sloveniji pojma motorizirana rekreacija (ang. *motorized recreation*) v literaturi še ne zasledimo. Pomeni skupen izraz za vsa motorna vozila, ki so namenjena rekreaciji v naravi. V to skupino Albritton in Stein (2011) štejeta vsa terenska vozila, kamor spadajo štirikolesniki (ang. *all-terrain vehicle – ATV*), dvokolesniki – terenski motorji, motokrosi (ang. *off-highway motorcycle – OHV*) in ostala vozila s štirimi kolesi (ang. *four-wheel drive – FWD*). V literaturi zasledimo tudi “off-road” vožnjo z motornimi vozili (Bentley in sod., 2007). Tudi motorne sani (ang. *snowmobile*) štejemo med motorizirano rekreacijo (Wilson, 2008). Wilson (2008) vozila, ki so namenjena motorizirani rekreaciji poimenuje pod skupnim imenom – vozila, ki so izven poti (ang. *off-road vehicles*). Tovrstno rekreacijo štejemo med pustolovske oblike rekreacije (Bentley in sod., 2007). V članku smo med motorizirano rekreacijo šteli tudi druga motorna vozila, kot so motorji, ki se vozijo tudi po urejenih/asfaltiranih poteh in cestah.

Številne raziskave v Sloveniji so potrdile (Šorli, 2002; Burnik in sod., 2003; Cigale, 2004; Mrak, 2009), da je gornišstvo (pohodništvo, planinarjenje ...) najbolj pogosta rekreacija v ZO. Mrak (2009, 36) je v svoji raziskavi o sonaravnem razvoju turizma in rekreacije v visokogorju ugotovila, da je delež pohodnikov in planincev 58,4-odstoten. Pohodništvu sledi gorsko kolesarjenje (11 odstotkov),

alpinizem (9 odstotkov), turno smučanje (8 odstotkov), športno plezanje (7 odstotkov). Rezultati so pokazali tudi na vse večjo prisotnost drugih oblik pustolovske rekreacije, med katere štejem predvsem jadralno padalstvo, vožnjo s štirikolesniki in motornimi sanmi, ki so bile navedene pod kategorijo "drugo". Ostale dejavnosti, kamor sodi tudi motorizirana rekreacija so predstavljale 6 odstotkov. Vožnja s štirikolesniki in motornimi sanmi sta predstavljali dobra 2 odstotka, kar ni zanemarljivo. Obe vrsti motorizirane rekreacije sta sporni z vidika naravovarstva in okolja. Zaenkrat segata še pod zgornjo gozdno mejo, saj sta omejeni na določeno infrastrukturo, in sicer na gozdne ceste, ki pa še ne segajo v visokogorje.

Po ZON-C (Uradni list RS, 2014) je izvajanje motorizirane rekreacije v naravnem okolju prepovedano (28. b člen). Ustavitev ali parkiranje vozil na motorni pogon v pasu petih metrov izven vozišča je dovoljeno, če je ustavljanje ali parkiranje v skladu s predpisi, ki urejajo cestni promet, in če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča, ter na območju, ki je namenjeno za začasno parkiranje za namene javnih shodov in javnih prireditev, organiziranih v skladu z zakonom, ki ureja javna zbiranja, pri čemer to območje šteje za prireditveni prostor.

Vožnja z vozili na motorni pogon v naravnem okolju je dovoljena v izjemah, kot so: v primerih službene vožnje pri opravljanju nadzora (lovski, ribiško-čuvajski, naravovarstveni, reševalni ...), gospodarjenja z gozdovi, opravljanja kmetijskih del, opravljanja geodetskih in geoloških del, urejanju vodotokov in hudourniških območij, vzdrževanju infrastrukturnih objektov, pomoči pri reševanju v primeru naravnih in drugih nesreč, pripravi in vzdrževanju vseh vrst smučarskih prog na zasneženi površini (28. b člen).

Dovoljeno je organizirati javne prireditve voženj z vozili na motorni pogon v naravnem okolju v skladu z določbami zakona, ki ureja javna zbiranja, na podlagi predhodnega soglasja organizacije, pristojne za ohranjanje narave. Organizator javne prireditve je po končani prireditvi dolžan stanje prireditvenega prostora v naravnem okolju v največji možni meri vrniti v stanje, kakršno je bilo pred javno prireditvijo (28. c člen). Vozila na motorni pogon, ki niso registrirana v skladu s predpisi, ki urejajo motorna vozila, ker niso namenjena vožnji po cestah, morajo biti z namenom omogočanja opravljanja učinkovitega nadzora nad vožnjo z vozili na motorni pogon v naravnem okolju vpisana v evidenco vozil na motorni pogon in označena na način, ki omogoča identifikacijo vozila na motorni pogon (28. č člen).

Kazen za prekršek, ki ni v skladu z ZON-C je od 1.000 do 2.000 evrov za pravne osebe in od 40 do 100 evrov za posameznike. Če je prekršek storjen z vozilom na motorni pogon, pa ni mogoče ugotoviti, kdo je storilec, se kaznuje za prekršek lastnik ali imetnik rabe pravice uporabe vozila na motorni pogon, s katerim je bil prekršek storjen, razen če dokaže, da tega prekrška ni storil. Če je lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, s katerim je storjen pravna oseba, državni organ ali samoupravna lokalna skupnost, se kaznuje za prekršek njihova odgovorna oseba (161. člen).

Uporaba motornih sani je prepovedana tudi po Zakonu o varnosti na smučiščih (Uradni list RS, 2006), ki prepoveduje vožnjo z motornimi sanmi po smučarskih progah oz. zunaj za to predvidenih površin na smučiščih. Nadzor nad kršitelji je v pristojnosti nadzornika smučišča in v pristojnosti inšpektorjev v okviru Prometnega inšpektorata RS, ki lahko tudi ukrepa. Pristojnosti nad določbami navedene uredbe ima tudi policija, ki lahko kršitelju izreče globo.

Primerljive pravne ureditve v drugih državah s podobnimi naravnimi okolji in problematiko so pokazale, da jih rešujejo prilagojeno na posebnosti razmer v okolju, kjer se dogajajo (pojavnost, množičnost, ZO, specifika sektorskih pravnih sistemov ...), in težo družbenega dogajanja. V sosednjih

deželah je vožnja z motornimi vozili prepovedana, obstajajo pa tudi izjeme (službena pot, druga določila ipd.), ne glede na to, ali je območje zavarovano ali ne (Tabela 1, Predlog zakona o vožnji z vozili ..., 2011).

Tabela 1: Omejitve vožnje z motornimi vozili v sosednjih državah.

Države	Omejitve
Italija, dežela Piemont	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic, - izjeme za službene vožnje, - občine lahko določijo trase, ki so izjeme, - globe od 50 do 300 EUR, za organizacijo 20.000 EUR.
Italija – avtonomna dežela Aosta	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic, - izjeme za službene vožnje, - izjeme za območja za športe, - globe od 103 do 464 EUR.
Avstrija – dežela Koroška	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic, - izjeme za službene vožnje, - globa do 7.260 EUR.
Avstrija – dežela Štajerska	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven prometnic, - izjeme za službene vožnje (izjemna dovoljenja, zanje so obvezne identifikacijske tablice), - izjema za športne prireditve in treninge (izjemna, časovno omejena dovoljenja), - globa 1.453 EUR, možen odvzem.
Avstrija – dežela Tirolska	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven naselij, prometnic, - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili na območjih mokrišč, miru in varovanja narave, - izjema za službene vožnje, - dovoljenje za poligone in za druge izjeme.
Hrvaška	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven naselij, prometnic, - izjema za službene vožnje, - dovoljenje za druge izjeme, - globe od 140 do 28.500 EUR.
Bavarska	<ul style="list-style-type: none"> - splošna prepoved vožnje z motornimi vozili izven javnih prometnic, - izjema za službene vožnje.

Vir: Predlog zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, 2011.

V Sloveniji še ni veliko raziskav, ki bi proučevale motorizirano rekreacijo. Motorizirana rekreacija je lahko zelo moteča za ostale rekreativce in obiskovalce ZO, saj je hrupna, hkrati pa so njihovi rekreacijski pripomočki dragi, zato si jih ne morejo vsi privoščiti. To lahko med obiskovalci vzbuja zadrego in nestrinjanje, predvsem pa je moteč hrup.

Slika 1: Štirikolesniki so hrupni, vožnja v naravnem okolju je prepovedana.



Vir: Mavri Renata, 2015.

V medijskih objavah naletimo na nestrpnost do ostalih rekreativcev, ki jih obravnavamo v delu, saj v naravnem okolju niso toliko prisotni kot pohodniki in gorski kolesarji. V slovenski literaturi sta se Repe in Mrak (2009) v raziskavi o naravni erozijski ogroženosti Slovenije osredotočila na vidik planinskih poti. Rezultati vprašalnika “Motivi in navade pri obiskovanju gora”, ki so ga izvedli spomladi 2007 na vzorcu 913 slovenskih gornikov, so pokazali, kaj gornike v gorah moti. Kot najbolj problematične se sicer gornikom v gorskem svetu zdijo odpadki (43 odstotkov), pa tudi visoke cene v planinskih kočah (18 odstotkov) na tretjem mestu pa so shojene in uničene poti (13 odstotkov). Anketiranci so pod kategorijo “drugo” – teh je bilo 10 odstotkov – navedli, da jih v gorah najpogosteje moti motorizirana rekreacija. Podrobnejših podatkov o motorizirani rekreaciji ni, pa tudi druge raziskave v Sloveniji ne ponujajo bolj natančnih podatkov.

V tuji literaturi se raziskovalci strinjajo, da je treba določiti maksimalno število obiskovalcev ali vozil v ZO in se tako izogniti nezadovoljstvu domačinov, obiskovalcev in ostalih uporabnikov, do katerega lahko pride zaradi prevelike množičnosti tako obiska nasploh, kot tudi izvajanja različnih oblik rekreacije in motorizirane rekreacije (Zacarias in sod., 2011).

Zanimiva je tudi raziskava z računalniško simulacijo med različnimi skupinami obiskovalcev na primeru narodnega parka Arches, ki jo je uporabil Lawson s sodelavci (2003). Računalniško simulacijo so uporabili za ugotavljanje števila dnevni obiskovalcev, ki v ZO pridejo z motornim vozilom po cesti in obiščejo določene zanimivosti v njem. Vrsta simulacij, ki so jih naredili v narodnem parku, jih je vodila k oceni glede obvezne uporabe javnega sistema prometa z javnim avtobusom in sicer za doseganje večje tolerantnosti med obiskovalci parka na dnevni ravni. S tem sistemom so upravljavcu pomagali pri ustrezni odločitvi.

2 Material in metode

V članku smo uporabili anketno metodo in metodo strukturiranih intervjujev, ki smo jih izvajali a primeru Triglavskega narodnega parka (v nadaljevanju TNP) in na primeru krajinskega parka Zgornja Idrija (v nadaljevanju KPZI). Vzorec obdelanih anketnih vprašalnikov je bil 700 enot (Tabela 2). Vzorec obdelanih strukturiranih intervjujev pa 30 (Tabela 3). Anketirali smo domačine, domače in tuje obiskovalce na različnih lokacijah. Intervjuje smo izvedli z domačini, ponudniki rekreacije (agencijami) in upravljavcem v obeh zavarovanih območjih.

V TNP smo anketirali nekoliko več moških (55 odstotkov); delež domačih obiskovalcev je bil največji (59 odstotkov); najpogosteje vprašana starostna skupina je bila od 26 do 35 let (30 odstotkov); večji je bil tudi delež tistih, ki imajo končano višjo in visoko šolo (38 odstotkov); najpogosteje smo anketirali tiste, ki živijo v mestu nad 5.000 prebivalcev (44 odstotkov) in ne živijo od turizma (90 odstotkov).

V KPZI smo anketirali nekoliko več moških (55,8 odstotka), delež domačih obiskovalcev je bil največji (93,7 odstotka), najpogosteje vprašani starostni skupini sta bili od 18 do 25 let (35,4 odstotka) in od 26 do 35 let (30,1 odstotka), najpogosteje smo anketirali tiste, ki živijo v mestu nad 5.000 prebivalcev (54,9 odstotka) in ne živijo od turizma (92,3 odstotka). V KPZI imajo anketirani domačini (61,5 odstotka) in domači anketiranci (46,6 odstotka) največkrat srednješolsko izobrazbo.

Tabela 2: Število anketirancev po skupinah anketirancev, v TNP in KPZI.

	Domačini	Domači obiskovalci	Tuji obiskovalci	Skupaj
TNP	67	253	112	432
KPZI	13	193	-	206

V intervjujih v območju TNP je sodelovalo 23 oseb, od tega 13 domačinov, 9 ponudnikov rekreacije in upravljavec. Starost domačinov je bila od 23 do 72 let, starost ponudnikov rekreacije in upravljavca pa od 31 do 56 let. Med domačini prevladuje srednja izobrazba, med ponudniki rekreacije in upravljavcem pa univerzitetna. Intervjuje smo opravili v vsem območju TNP. Intervjuvali smo domačine, ki so na nek način povezani s turistično dejavnostjo (9 intervjujev) ali pa s turizmom in rekreacijo niso prav nič povezani (4 intervjuji). Med agencijami smo intervjuvali lastnike športnih agencij, Lokalne turistične organizacije (4 intervjuji), kampov in športnih hotelov.

V intervjujih v KPZI je sodelovalo 12 oseb, od tega sedem domačinov, štirje ponudniki rekreacije in upravljavec. Starost intervjuvancev je bila od 37 do 62 let, torej smo zajeli predvsem trenutno aktivno delovno silo in tudi dva upokojenca.

Tabela 3: Število udeležencev v strukturiranih intervjujih v TNP in KPZI.

	TNP	KPZI	Skupaj
Domačini	13	7	20
Ponudniki rekreacije, agencije	9	4	13
Upravljavec	1	1	2
Skupaj	23	12	35

3 Rezultati

Med razlogi obiska v TNP, so anketiranci navedli, da ZO obiščejo zaradi rekreacije v 34,6 odstotkih, od tega jih 1,3 odstotkov anketirancev TNP obišče tudi zaradi možnosti motorizirane rekreacije. To so predvsem možnosti izletov z motorjem (npr. čez Vršič), predvsem med tujimi obiskovalci. KPZI anketiranci obiščejo v 19,2 odstotkih zaradi oddiha in rekreacije oziroma 14,5 odstotkov zaradi rekreacije. Nihče se ni opredelil, da bi ZO obiskal zaradi motorizirane rekreacije.

Anketiranci zaznavajo prisotnost drugih oblik rekreacije, med katerimi je bila tudi motorizirana rekreacija in sicer bolj v TNP (17,6 odstotkov), kot v KPZI (8,3 odstotkov).

Med anketiranci v TNP se je 8,8 odstotkov opredelilo, da se ukvarjajo tudi z motorizirano rekreacijo, predvsem z vožnjo z motorjem, pa tudi s štirikolesniki ali motornimi sanmi. Delež anketirancev, ki so se opredelili, da se ukvarjajo z motorizirano rekreacijo je bil v KPZI nekoliko manjši in sicer 6,8 odstoten.

V intervjujih smo od domačinov in obiskovalcev slišali, da so v TNP motoristi in motorna vozila zelo množični, občasno tudi štirikolesniki, zlasti preko Vršiča in po dolini čez Log pod Mangartom, predvsem v poletnem času. Med različnimi ljudmi, ki smo jih zajeli v intervju se mnenja med seboj razlikujejo. Zato smo pri vprašanju, ali je motorizirane rekreacije že preveč in ali jo še sprejemajo, dobili kar deljene odgovore. Kaj je pravzaprav množičnost in kdaj je tista meja, ko je rekreacija že moteča, ker je preveč ljudi, je zelo relativno vprašanje. Kajti množičnost je odvisna od dojemanja in sprejemanja ljudi, prav tako število motornih vozil. Za športne agencije motornih vozil ni preveč, prav tako za turistične ponudnike, ker imajo od rekreativcev tudi ekonomske koristi. Upravljavca moti predvsem varovanje narave, če bi motorna vozila v naravnem okolju.

Tudi v KPZI smo v intervjujih dobili deljene odgovore glede sprejemanja motorizirane rekreacije. Nekaterim domačinom v poletni sezoni se motorizirana rekreacija, predvsem avtomobili in motorji dejansko zdi že nevzdržna, saj gre ves promet mimo njihove hiše. KPZI je v vročih, poletnih dneh in vikendih zelo obremenjen zlasti z motornimi vozili, kar moti najbolj domačine, ki večinoma doma ob glavni prometnici. Problem je tudi ozka dolina, kjer je komaj dovolj prostora za cesto in poselitev ob cesti. Turistični ponudniki in upravljavca si obetajo ekonomske koristi od poletne sezone, tako da ju motorji ne motijo. Vožnja z vozili v naravnem okolju skoraj ni mogoča zaradi strmega reliefa in ozke doline.

Vse anketirance v TNP (Tabela 4) najpogosteje moti prisotnost motornih vozil, saj povzročajo preveč hrupa (18 odgovorov), vozniki pa se z njimi vozijo po gozdnih, planinskih poteh ali brezpotjih, uničujejo vegetacijo, travno rušo, vznemirjajo živali in druge ljudi, npr. pohodnike, nabiralce gozdnih sadežev, gozdarje, lovce ipd. (20 odgovorov). Motijo predvsem tam, kjer bi ljudje radi imeli mir (gozd). Anketiranci pogrešajo več reda, nadzora, pravil, obvestilnih tabel v ZO (5 odgovorov), ki bi vplivali na zmanjševanje teh kršitev. Predlagajo, da bi se za motorna vozila novodobne rekreacije uredil nek adrenalinski poligon, ki bi bil umaknjen stran od ljudi, vendar izven TNP. Poleg tega motorna vozila obremenjujejo okolje z onesnaževanjem, domačini pa ne dobijo povrnitve škode ali odškodnine. Predlagajo, da bi vozniki teh vozil posebej plačali vstopnino, v katero bi bilo všteto tudi plačilo za obremenjevanje ceste ter povzročanje hrupa, ali pa se jim vstop v TNP prepove po vseh poteh. Prisotnost motornih vozil v gozdu ali izven poti moti tudi lastnike zemljišč, predvsem zato, ker zaradi tega ne dobijo nobenih odškodnin. Strinjajo se, da bi bilo treba izvajati večjo kontrolo oz. nadzor in plačati odškodnino za obremenjevanje njihovih zemljišč.

Vseh domačinov pa motorizirana rekreacija vendarle ne moti. Večina hkrati tudi priznava, da od rekreativcev pravzaprav živijo in jim je žal, če jih nadzorniki iz katerega koli razloga preganjajo. Podobno menijo turistični ponudniki in agencije, ki imajo od tovrstnih rekreativcev ekonomske koristi. Tabela 4 nam prikazuje, da se najmanj strinjajo z vožnjo s štirikolesniki domači obiskovalci in domačini.

Tabela 4: Nestrinjanje z vožnjo z motornimi sanmi in vožnjo s štirikolesniki v TNP.

	Domači obiskovalci	Odstotki	Domačini	Odstotki	Tuji obiskovalci	Odstotki
Vožnja z motornimi sanmi	126	49,8	22	32,8	24	21,4
Vožnja s štirikolesniki	145	57,3	34	50,7	45	40,2
Celota	253	100	67	100	112	100

Anketiranci so največkrat navedli, da je v KPZI na splošno preveč motornih vozil, avtomobilov in motorjev, medtem ko so štirikolesniki zelo malo prisotni, motorne sani pa še manj. Domači anketiranci menijo, da motorji ne sodijo v krajinski park, razen če bi imeli zato posebej urejene poligone, ki jih v tem krajinskem parku še ni. Povečali pa bi tudi nadzor v krajinskem parku in vzpostavili večji red. Domačini predlagajo postavitve zapornice pred vhodom v Podrotejci, takoj na začetku pred mostom, uvedli pa bi tudi vstopnino. V tabeli 5 ugotavljamo, da se domači obiskovalci najmanj strinjajo z vožnjo z motornimi sanmi.

Tabela 5: Nestrinjanje z vožnjo z motornimi sanmi in vožnjo s štirikolesniki v KPZI.

	Domači obiskovalci	Odstotki	Domačini	Odstotki
Vožnja z motornimi sanmi	117	60,6	6	46,2
Vožnja s štirikolesniki	111	57,5	6	46,2
Celota	193	100	13	100

Na vprašanje o številu rekreativcev, ki so za domačine še sprejemljivi, da jih srečajo v TNP na dan ali v sezoni, je bilo direktno težko odgovoriti. Kljub temu so nekateri intervjuvanci poskušali odgovoriti vsaj z zaznavanjem števila rekreativcev. Večina domačinov se strinja, da problem ni toliko v številu rekreativcev na dan ali na sezono, temveč v vrsti rekreacije (npr. 100 pohodnikov je manj motečih kot 100 motoristov). Sprejemljivost rekreativcev je za domačine odvisna tudi od njihove kulture obnašanja in od reda, ki ga upoštevajo (npr. parkiranje izven urejenih parkirišč, vožnja izven poti, neupoštevanje hitrostnih omejitev).

Tudi v KPZI so domačini odgovorili, da je največja težava v poletnem času, ko se v krajinski parki obiskovalci najpogosteje pripeljejo – večinoma z motornimi vozili. Takrat je njihovo gibanje omejeno, počutijo se ogrožene, glavna cesta, ki je njihova edina pot iz krajinskega parka, je zatrpna z avti in obiskovalci, na mostu je polno kopalcev, ki ovirajo promet.

Vožnja izven urejenih poti v KPZI ni preveč mogoča zaradi preveč strmega reliefa. Motorne sani so zaznane zelo redko. V TNP so vožnje izven urejenih poti bolj mogoče, predvsem na Pokljuki, kjer je

veliko gozdnih poti in več prostora. Tam je povečan nadzor nad motoriziranimi vozili. Pojavljajo se tudi redke kršitve z vožnjo z motornimi sanmi, predvsem v območju Bohinja in Trente, zlasti ponoči, ko ni nadzora.

V KPZI je v glavni sezoni urejena vstopnina v parki čez vikende za vse obiskovalce in za vsa motorna vozila, kot nadomestilo domačinom za cesto. V TNP ni vstopnine, razen na posebej urejenih naravnih znamenitostih.

4 Diskusija

Ugotavljamo, da je motorizirana rekreacija, v obeh ZO obremenilna predvsem za domačine, ki tam živijo in od tovrstne rekreacije nimajo nobenih ekonomskih koristi, prinaša jim le hrup in nemir. Za ostale domačine, ki so lahko hkrati tudi turistični ponudniki in športne agencije pa motorizirana rekreacija ni moteča, ker imajo od tega ekonomske koristi. Upravljavca v obeh parkih zanima predvsem varovanje narave in kršenje pravil ter vožnja izven urejenih poti. Vožnja izven urejenih poti v KPZI ni preveč mogoča zaradi preveč strmega reliefa. V TNP so vožnje izven urejenih poti bolj mogoče, zato pa je povečan nadzor nad njimi. Motorizirana rekreacija izven urejenih poti je po zakonodaji prepovedana, tako v ZO kot tudi izven njih.

Ugotavljamo, da se vse bolj pojavlja težava z izvajanjem motorizirane rekreacije po urejenih poteh, zlasti v sezoni. Za motorna vozila v ZO, ki so na urejenih poteh pa ni nobene omejitve ali postavljenih kriterijev.

Predlagamo, da bi bilo v prihodnje potrebno določiti, kje in v kakšni meri bi v ZO, dopuščali motorizirane oblike tudi po urejenih poteh. Potrebno bi bilo določiti kriterije in določiti število motornih vozil po urejenih poteh, v določenem časovnem obdobju (sezona, ostali del leta), glede na tip motornih vozil – motorji, štirikolesniki in širše tudi za avtomobile in druga motorizirana vozila na urejenih poteh v ZO. Potrebne bi bile natančnejše raziskave, kot je na primer štetje prometa, različne računalniške simulacije, ki bi ugotovile, koliko motornih vozil je na cestah in do katere mere so za določene skupne ljudi še sprejemljiva (obiskovalci, domačini ...) ter določiti njihovo maksimalno število (Zacarias in sod., 2011). S pomočjo računalniške simulacije bi lažje ocenili glede obvezne uporabe javnega sistema prometa z javnim avtobusom in sicer za doseganje večje tolerantnosti med obiskovalci parka na dnevni ravni, kot predlaga Lawson s sodelavci (2003). V našem primeru bi tako raziskavo z uporabo računalniške simulacije lahko uporabili pri ureditvi prometa v KPZI ali čez prelaz Vršič, z javnim prevozom, v sezoni v TNP. Za zmanjšanje prometa po obeh ZO, pa bi lahko določili tudi vstopnino v sezoni, čez ves teden. Čez prelaz Vršič bi lahko uredili cestnino oziroma nadomestilo za onesnaževanje visokogorskih cest in s tem zmanjšali število motornih vozil v ZO.

5 Zaključek

Našo hipotezo lahko večinoma potrdimo, kajti motorizirane oblike rekreacije v ZO, motijo predvsem tiste obiskovalce ZO, ki se ne ukvarjajo s to obliko rekreacijo oziroma tiste domačine, ki nimajo od nje nobene ekonomske koristi. Motorizirane oblike rekreacije so hrupne, obiskovalci pa obiščejo ZO predvsem zaradi miru in tudi možnosti različnih oblik rekreacije.

V prihodnje je potrebno v raziskavah bolj osvetliti problematiko motorizirane rekreacije in ostalih motornih vozil v ZO. Še zlasti je potrebno tudi praktično, v naravi, na najbolj obremenjenih točkah z motorizirano rekreacijo in ostalimi motornimi vozili v ZO v Sloveniji določiti posebne kriterije/pravila ali določiti cestnino/prispevek za uporabo bolj obremenjenih poti/cest.

Literatura in viri

Albritton, R., Stein, T. V. 2011. Integrating social and natural resource information to improve planning for motorized recreation. *Applied geography*, 31, str. 85–97.

Bentley, T. A., Stephen, J. P., Keith, A. M. 2007. Adventure tourism and adventure sports injury: The New Zealand experience. *Applied Ergonomics*, 38, str. 791–796.

Burnik, S., Petrovič, D., Gratej, L., Zubin, A. in Jereb, B. 2012. ABC dejavnosti v naravi. Ljubljana, Fakulteta za šport, str. 135.

Cigale, D., 2004. Posledična navzkrižja in obremenitve slovenskega alpskega sveta zaradi turistične in rekreativne dejavnosti. Doktorsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 329 str.

Lawson, S., Manning, R. E., Valliere, W. A., Wang, B., 2003. Proactive monitoring and adaptive management of social carrying capacity in Arches National Park: an application of computer simulation modeling. *Journal of Environmental Management*, 68, str. 305–313.

Mrak, I. 2009. Sonaravni razvoj turizma in rekreacije v visokogorju. Doktorsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 216 str.

Predlog zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju. 2011. URL: http://www.arhiv.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/browse/5/article/12309/8185/703fced432/ (Citirano 29. 2. 2016).

Repe, B., Mrak, I. 2009. Naravna ogroženost Slovenije z vidika erozije pohodniških poti. Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. Ljubljana, Znanstvena založba Filozofske fakultete, str. 153–165.

Šolar, M., 2002. Načela usklajevanja rekreacijske rabe v zavarovanem območju na primeru Triglavskega narodnega parka. Magistrsko delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Ljubljana, 160 str.

Uradni list RS. 1995. Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju, Uradni list Republike Slovenije, št. 16/1995. URL: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=1995800> (Citirano 29. 2. 2016).

Uradni list RS. 2005. Uredba o hrupu v naravnem in življenjskem okolju. Uradni list Republike Slovenije, št. 45/1995, 66/1996, 59/2002, 41/2004, 105/2005. URL: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r06/predpis_URED326.html (Citirano 29. 2. 2016).

Uradni list RS. 2006. Zakon o varnosti na smučiščih (ZVSmuč-UPB1). Uradni list Republike Slovenije, št. 3/2006. URL: <http://www.uradni-list.si/1/content?id=67934> (Citirano 29. 2. 2016).

Zacarias, D., Williams, A. T., Newton, A. 2011. Recreation carrying capacity estimations to support beach management at Praia de Faro. Portugal, Applied Geography, 31, str. 1075–1081.

Wilson, P. I. 2008..Preseration versus motorized recreation: Institutions, history and public lands management. The social sciense Journal, 45, str. 194–202.