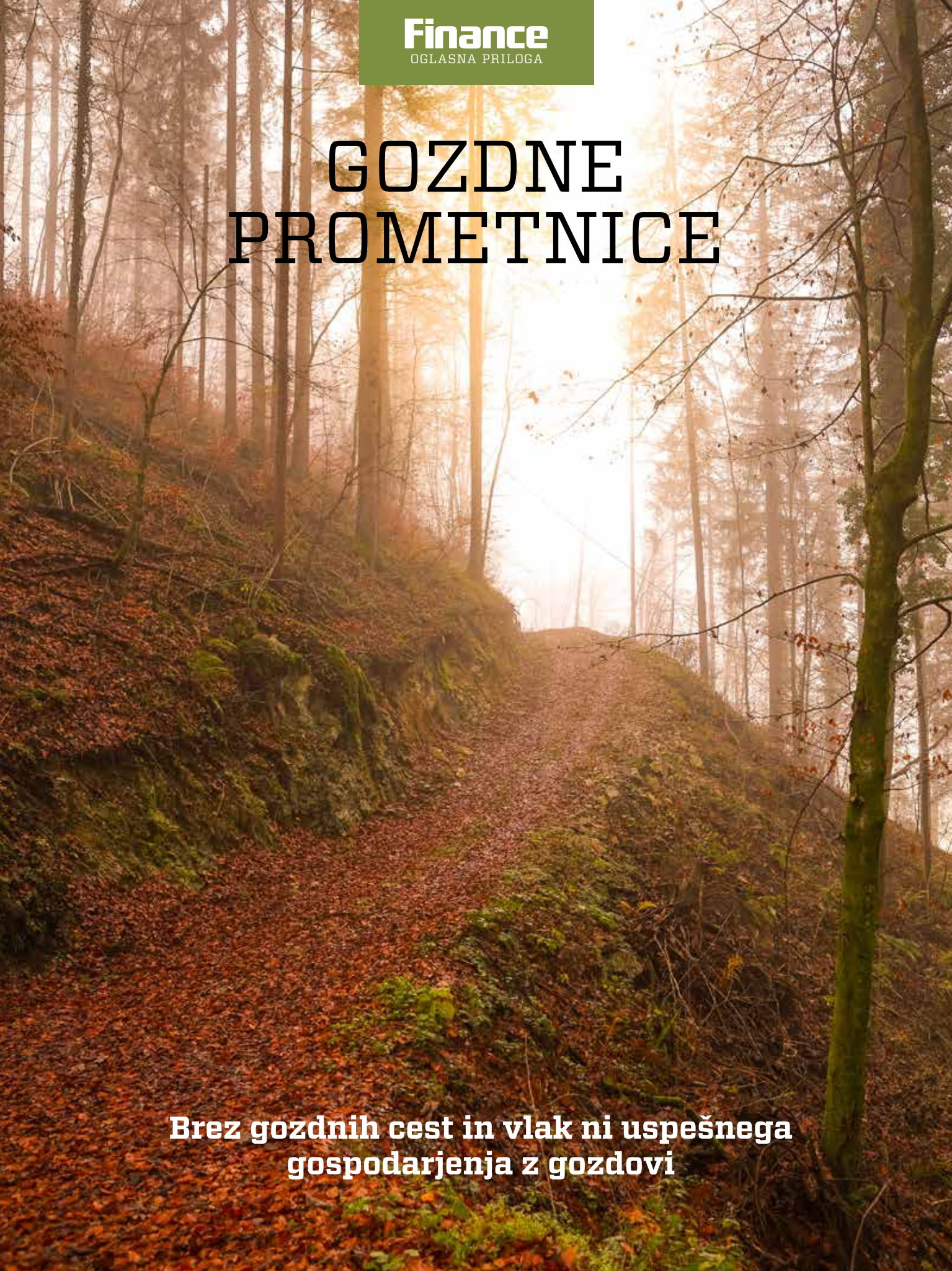
Finance
OGLASNA PRILOGA

GOZDNE PROMETNICE



Brez gozdnih cest in vlak ni uspešnega gospodarjenja z gozdovi

IZ VSEBINE

Gozdne prometnice so nujne za uspešno gospodarjenje z gozdovi 2–5

Evropska sredstva spodbujajo konkurenčnost gozdarskega sektorja 6

Bi gradili gozdno prometnico? Po nasvet se obrnite na Zavod za gozdove Slovenije. 7

»Zaradi nove gozdne ceste smo gozd rešili pred podlubniki« 8–9

Sofinanciranje je velika spodbuda za gradnjo gozdnih prometnic 10–11

Nove kolesarske poti so začrtane brez škode za naravo 12

»Premalo se spoštuje gozdna lastnina« 13



Gozdne prometnice so oglasna priloga časnika Finance.

Naročnik je Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano.

Fotografija na naslovnici:
Aleš Beno

Izid: december 2022

GOZDNE PROMETNICE SO NUJNE ZA USPEŠNO GOSPODARJENJE Z GOZDOVI



Urejena transportna infrastruktura pomembno pripomore k varnosti in hitrosti dela v gozdu ter k znižanju stroškov spravila lesa

ALEŠ BENO

Slovenija je med najbolj gozdnatimi evropskimi državami. Lani smo na primer posekali 4,1 milijona kubičnih metrov lesa, ki smo ga iz gozda transportirali po razvejeni mreži gozdnih prometnic, med katere uvrščamo gozdne ceste, vlake in stalne žičnice, pa tudi protipožarne ceste in protipožarne poti. Dovolj gosto omrežje gozdnih prometnic občutno pripomore k odprtosti gozdov, kar ima zelo pomembno vlogo v konceptu učinkovitega gospodarjenja z gozdovi.

»Glavni cilj gozdnih prometnic je odpiranje gozdov, hkrati pa pomenijo tudi poseg v prostor, zato morajo biti umeščene smiselno in učinkovito, da čim manj vplivajo na okolje,« poudarja dr. Darij Krajčič, državni sekretar, pristojen za gozdarstvo, na ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP).

»V luči podnebnih sprememb, ki spreminjajo padavinski režim, zaradi česar je čedalje več sušnih obdobij in močnih nalivov, temu namenjamo premalo pozornosti,« opozarja Krajčič. Zaradi goste prometne infrastrukture voda, zlasti na slabo prepustnih tleh, iz gozda odteče hitreje kot nekoč. To povečuje erozijo in zmanjšuje poplavno varnost.

Na drugi strani pa po sogovornikovih besedah ta infrastruktura omogoča tudi hitre intervencije v nujnih primerih, kot sta požar in prenamnožitev lubadarja. Z odpiranjem gozdov s prometnicami odpremo vrata tudi nezaželenim pojavom, kot je uničevanje površin z motornimi štiri- in dvokolesniki. »Pri gradnji in vzdrževanju gozdnih prometnic je torej treba imeti pred očmi njihovo kompleksnost in vpliv na širši prostor, zlasti zato, ker se penetrirajo tako rekoč v vse pore gozdnega prostora,« pravi Krajčič.

Nujnost skrbnega umeščanja gozdnih prometnic

»Z našimi gozdovi gospodarimo trajnostno, sonaravno in večnamensko. Cilj tega je, da se zagotovi njihovo optimalno delovanje kot ekosistema, pa tudi, da se zagotovi izvajanje njegovih ekoloških, socialnih in gospodarskih funkcij,« pojasnjuje mag. Robert Režonja, generalni direktor direktorata za gozdarstvo in lovstvo na MKGP. »Poleg opravljanja varstvenih, gojitvenih ter vseh drugih potrebnih del za zagotavljanje ekoloških in socialnih funkcij gozdov gospodarjenje z njimi obsega tudi gradnjo in vzdrževanje gozdne infrastrukture, to je gozdnih prometnic oziroma gozdnih cest, vlak in stalnih žičnic. Pri tem je zelo pomembno, da se upoštevajo določila, zapisana v zakonu o

> Glavni cilj gozdnih prometnic je odpiranje gozdov, hkrati pa pomenijo tudi poseg v prostor, zato morajo biti umeščene smiselno in učinkovito, da čim manj vplivajo na okolje.



UKOM

Dr. Darij Krajčič, državni sekretar, pristojen za gozdarstvo, na ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano

> Gospodarjenje z gozdovi obsega tudi gradnjo in vzdrževanje gozdne infrastrukture oziroma gozdnih prometnic. Pri tem je zelo pomembno, da se upoštevajo določila, zapisana v zakonu o gozdovih.


ERNAD IHTIJAREVIĆ/MEDIASPEED

Mag. Robert Režonja, generalni direktor direktorata za gozdarstvo in lovstvo na ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano

Imamo več kot 114 tisoč kilometrov gozdnih prometnic

V letu 2021 je bilo zgrajenih 16,2 kilometra gozdnih cest, kar je 1,6 kilometra več kot v letu 2020.

Tako imamo v svojih gozdovih več kot 12.500 kilometrov gozdnih cest, v kar štejemo tudi malo manj kot 200 kilometrov požarnih presek.

Gozdnih vlak imamo za okoli 102 tisoč kilometrov.

Ob katastrofalnem žledu leta 2014 je bilo poleg gozda poškodovanih tudi 3.800 kilometrov gozdnih cest. V Zavodu za gozdove Slovenije (ZGS) so škodo ocenili na 3.337 odsekih in 137 lokacijah.

gozdovih, kjer je določeno, da se morajo gozdne prometnice graditi, vzdrževati in uporabljati tako, da ne ogrozijo vodnih virov, povzročijo erozijskih procesov, preprečijo odtoka visokih vod iz hudournikov, povečajo nevarnosti plazov, porušijo ravnotežja na labilnih tleh ter poslabšajo odtoka padavinskih vod tako, da bi bila ogrožena kmetijska ali druga zemljišča, ali da bi bil ogrožen obstoj gozda ali onemogočen njegov razvoj. Pozorni moramo biti tudi, da se pri gradnji ne prizadenejo območja, pomembna za ohranitev prostoživečih živali, ter se ne prizadene naravna ali kulturna dediščina in ogrozijo druge funkcije oziroma večnamenska raba gozdov,« dodaja Režonja.

Ceste, ki so v osnovi namenjene gospodarjenju z gozdom

Gozdne ceste so namenjene predvsem gospodarjenju z gozdom in omogočajo transport gozdnih lesnih sortimentov, lažji nadzor nad gozdom ter posredovanje ob naravnih in drugih nesrečah. Omogočajo tudi možnost za razvoj rekreacije in turizma. Poleg tega gozdne ceste marsikje pomenijo edini dostop do hribovsko-gorskih kmetij, kar je najpomembneje za ohranitev poseljenosti in razvoj podeželja.

Navadno so te ceste širine do največ 3,5 metra označene s prometnimi znaki, ki označujejo gozdno cesto ter v skladu z režimom uporabe lahko tudi omejujejo uporabo za promet z motornimi vozili s poudarkom na lastni odgovornosti voznikov.

Gozdne vlake so gozdne prometnice širine do največ treh metrov. Namenjene so spravilu lesa s traktorjem ali drugimi sredstvi. Največja dovoljena gostota gozdnih vlak je v kraškem svetu 130 metrov na hektar, v gričevnatem 110 metrov na hektar, v alpskem pa 90 metrov na hektar.

Pri pripravi vlak se mora uporabljati tehnologija, ki povzroča kar najmanj poškodb na okolju. Dobra gozdna infrastruktura pomembno vpliva na nižje spravilne stroške in večjo varnost pri delu ter omogoča krepitev te gospodarske panoge, poudarjajo na MKGP, ki s sredstvi Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP) od leta 2007 lastnikom gozdov s sofinanciranjem pomaga uresničiti tovrstne projekte.

Poudarek je na upoštevanju ekoloških funkcij

Gozdne prometnice se lahko gradijo le na podlagi smernic v gozdnogospodarskih načrtih oziroma dovoljenja Zavoda za gozdove Slovenije (ZGS). Načrtovanje se izvaja na podlagi ocene njihovega vpliva na gozdni ekosistem, vodni režim in erozijske procese, življenjski prostor prostoživečih živali, presoje gospodarnosti investicij in upoštevanja pomembnosti odpiranja za druge namene, na primer dostopnost do kmetij ali zaselkov.

Pri oceni vplivov na gozdni ekosistem se upoštevajo zlasti ekološke in socialne funkcije gozdov, ki so ovrednotene v gozdnogospodarskih načrtih. Tako se na primer v gozdnogospodarskem načrtu določijo predeli gozda, v katerih zaradi izjemne občutljivosti ekosistema, ranljivosti vodnega režima in erozijskih območij gozdnih vlak ni dovoljeno graditi; ne smejo se denimo zgraditi v mirnih conah za divjad, strugah potokov in hudournikov.

Vzdrževanje gozdnih cest izvajajo občine v sodelovanju z ZGS, kjer izpeljejo tudi izbor izvajalcev vzdrževanja.

Vsak peti Slovenec je lastnik gozda

Po podatkih ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP) je površina naših gozdov v letu 2021 znašala 1.196.728 hektarjev oziroma 59 odstotkov površine Slovenije, kar nas za Finsko, Estonijo in Latvijo po gozdnatosti v EU uvršča na četrto mesto.

Večji del naših gozdov, 55 odstotkov, pomenijo listavci, delež iglavcev pa je 45-odstoten. Med listavci je 33 odstotkov bukve, med iglavci pa s 30 odstotki prevladuje smreka. Sicer v naših gozdovih raste več kot 70 različnih drevesnih vrst.

Naši gozdovi imajo več kot 461 tisoč lastnikov in solastnikov; v zasebni lasti je 75 odstotkov gozdov, 21 jih je v lasti države, štirje odstotki pa so v lasti lokalnih skupnosti. Povprečna gozdna posest je velika 2,5 hektarja.

Gozdna cesta kot Facebook za rise

Risi so samotarske živali, vendar kljub temu ves čas komunicirajo med seboj. Raziskovalci z Oddelka za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire Biotehniške fakultete ter Gozdarskega inštituta Slovenije so v sodelovanju z ameriškimi biologi odkrili, da slovenski risi za sporazumevanje najraje uporabljajo gozdne ceste, na katerih drugim risom puščajo vonjalna sporočila v obliki markiranja z urinom ter drgnjenja z lici ob različne predmete, podobno kot to počnejo domače mačke. Risi teh sporočil v naravi ne puščajo naključno, ampak tarčno izbirajo tista mesta, kjer so sporočila bolj obstojna in kjer je večja verjetnost, da bodo nanje naleteli drugi risi. Raziskovalci so ugotovili, da risi močno povečajo frekvenco markiranja, ko pridejo na gozdno cesto. Tam v povprečju pustijo sporočilo vsakih 90 metrov.



SHUTTERSTOCK

EVROPSKA SREDSTVA SPODBUJAJO KONKURENČNOST GOZDARSKEGA SEKTORJA

Naložbe v ureditev gozdne infrastrukture omogočajo gradnjo in rekonstrukcijo gozdnih cest in gozdnih vlak

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano je s sredstvi Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP) leta 2007 začelo podpirati naložbe za povečanje konkurenčnosti gozdarskega sektorja. Za porabo teh sredstev so na ministrstvu pripravili programa razvoja podeželja (PRP) za obdobji 2007-2013 in 2014-2020, v katerih so se med drugim podpirale tudi naložbe v ureditev gozdne infrastrukture ter naložbe v nakup nove mehanizacije in opreme za sečnjo in spravilo lesa.

»Naložbe v ureditev gozdne infrastrukture omogočajo gradnjo in rekonstrukcijo gozdnih cest in gozdnih vlak. S takimi ukrepi želimo bolj odpreti gozdove, znižati spravilne stroške lesa in povečati konkurenčnost lastnikov gozdov na trgu z gozdnimi lesnimi sortimenti. Gozdne prometnice na določenih območjih Slovenije pomenijo tudi edino povezavo do kmetij. S podpiranjem naložb za nakup nove mehanizacije in opreme za sečnjo in spravilo lesa pa želimo intenzivirati gospodarjenje z gozdovi, zlasti v zasebnih gozdovih, pa tudi zmanjšati število delovnih nesreč ter uvesti učinkovitejše in okoljsko sprejemljivejše tehnologije za delo v gozdovih. Spravilo po tleh z vlačenjem lesa, ki lahko poškoduje gozdna tla, želimo nadomestiti s spravilom po kolesih z gozdarskimi traktorskimi prikolicami,« na ministrstvu razlagajo namen naložb.

Uspešna poraba razpoložljivih sredstev

V prvem obdobju v letih od 2007 do 2013 je bil v PRP največji poudarek in zato tudi največ sredstev - dobrih 23 milijonov evrov - namenjenih povišanju gospodarske vrednosti naših gozdov. V Sloveniji so lastniki gozdov tako z evropskimi sredstvi zgradili 48 kilometrov in rekonstruirali 3,5 kilometra gozdnih cest ter zgradili 412 kilometrov in rekonstruirali 383 kilometrov gozdnih vlak v skupni vrednosti šest milijonov evrov.

Za učinkovitejše in varnejše delo v gozdu pa so upravičencem omogočili nakup 14 strojev za strojno sečnjo, 305 gozdarskih traktorjev, 93 gozdarskih prikolic, 127 gozdarskih vitlov, 173 motornih žag, 143 osebnih zaščitnih sredstev in devet žičnih žerjavov v skupni vrednosti 17,12 milijona evrov.

37 milijonov evrov bo vreden gozdarski del novega Strateškega načrta skupne kmetijske politike za obdobje 2023—2027. Od tega bo 3,6 milijona evrov namenjenih urejanju gozdnih prometnic in protipožarne infrastrukture.

2,8 milijona evrov bo leta 2023 še iz naslova PRP 2014—2020 namenjenih za ureditev protipožarne infrastrukture v gozdu.

V letih od 2014 do 2020 so lastniki gozdov zgradili 29 kilometrov in rekonstruirali štiri kilometre gozdnih cest. Gozdnih vlak so zgradili 342 kilometrov, rekonstruirali pa 200 kilometrov. Skupna vrednost teh naložb je znašala 3,6 milijona evrov. Sredstva so upravičencem omogočila tudi nakup še 26 strojev za strojno sečnjo, 135 gozdarskih traktorjev, 170 gozdarskih prikolic, 262 gozdarskih vitlov, 105 motornih žag in petih žičnih žerjavov v skupni vrednosti 14 milijonov evrov.

Ukrepi za preventivno protipožarno varstvo gozdov

Na Direktoratu za gozdarstvo in lovstvo so pripravili tudi že gozdarski del novega Strateškega načrta skupne kmetijske politike za obdobje 2023–2027. Na voljo bo slabih 37 milijonov evrov sredstev, od tega 3,6 milijona za ureditev gozdnih prometnic in protipožarne infrastrukture.

Letošnji požar zgodovinsko največjih razsežnosti na Krasu je pokazal potrebo tudi po večji preventivi oziroma možnostih za ukrepanje ob požarih. V letu 2023 se bo še v okviru PRP 2014–2020 izvajal podukrep Podpora za preprečevanje škode v gozdovih zaradi gozdnih požarov ter naravnih nesreč, za katerega je na voljo 2,8 milijona evrov.

»Podukrep bo omogočal ureditev protipožarne infrastrukture v gozdu, ki pomeni protipožarne preseke, protipožarne steze, protipožarne zidove, vstopne ploščadi in izogibališča, mesta za oskrbo helikopterjev in gasilskih vozil z vodo za gašenje. S temi objekti bomo pripomogli k preventivnemu protipožarnemu varstvu gozdov, predvsem v najbolj ogroženem jugozahodnem delu Slovenije,« so dejali na Direktoratu za gozdarstvo in lovstvo ter dodali, da bo v tem obdobju za intenziviranje gospodarjenja z gozdovi oziroma nakup nove mehanizacije in opreme za delo v gozdu namenjenih dobrih 18 milijonov evrov, za sanacijo in obnovo gozdov po naravnih nesrečah oziroma neugodnih vremenskih razmerah pa štiri milijone evrov.

BI GRADILI GOZDNO PROMETNICO? PO NASVET SE OBRNITE NA ZGS

Med številnimi nalogami Zavoda za gozdove Slovenije (ZGS) s skupnim imenovalcem ohranjanja in sonaravnega razvoja slovenskih gozdov ter trajnostnega gospodarjenja v njih je tudi svetovanje oziroma prenos znanj in informacij med gozdarsko službo in lastniki gozdov. Ob skupnem ogledu gozda, ob izbiri dreves za posek ter ob izvedbi gojitvenih in varstvenih del med njimi pogosto pride do pobude in dogovora za gradnjo nove gozdne prometnice.

V gozdnogospodarskih načrtih, ki so osnova za gospodarjenje z gozdovi, ZGS določa tudi prednostna območja za gradnjo gozdnih prometnic. »Naši strokovnjaki lastniku razložijo tudi možnosti sofinanciranja gradnje, izdelajo elaborat gozdnih cest oziroma elaborat priprave ali gradnje gozdnih vlak ter določijo pogoje za projektiranje in gradnjo gozdnih cest. V naši domeni sta tudi nadzor nad izvajanjem gradnje ter končni strokovni pregled zgrajenih gozdnih cest in vlak. Te nato tudi vključimo v Evidenco gozdnih cest ali vlak,« razloži Darko Pristovnik, vodja službe za gozdno tehniko in ekonomiko na ZGS.

Vzdrževalna dela navadno potekajo v drugi polovici leta

Vzdrževanje gozdnih cest zagotavljajo lokalne skupnosti na podlagi programa vzdrževanja, ki ga v sodelovanju z njimi pripravijo na ZGS. Na podlagi usklajenega programa z razpoložljivimi sredstvi iz pristojbin lastnikov gozdov, proračuna RS in občin na ZGS izdelajo še operativni program vzdrževalnih del ter nadzorujejo njihovo izvajanje in končni obračun del.

»Začetek letnega vzdrževanja gozdnih cest je večkrat pomaknjen v drugo polovico leta, saj je odvisen od vlade in ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP), ki pred tem odločata o višini sredstev za vzdrževanje teh cest. Na MKGP pred začetkom del pripravijo pogodbo o vzdrževanju gozdnih cest, ki jo podpišejo MKGP, ZGS in občina, kjer na podlagi javnega izbiranja ponudb ali javnega razpisa izberejo najugodnejšega izvajalca del,« pravi Pristovnik in poudarja pomembnost strokovnega načrtovanja, gradnje in rednega vzdrževanja gozdnih prometnic. »Delo v gozdu je eno izmed težjih in nevarnejših opravil, Slovenija pa se na področju nezgod pri delu v zasebnih gozdovih neslavno uvršča v sam evropski vrh. Urejene gozdne prometnice zmanjšajo možnosti nezgod pri spravilu lesa.«

Sredstva zadoščajo le za nujna vzdrževalna dela

»Gradnja gozdnih vlak, ki je sofinancirana prek programa razvoja podeželja, je za investitorja finančno sprejemljiva, gradnja gozdnih cest pa je za posameznega investitorja kljub sofinanciranju še vedno velik finančni zalogaj,« pravi sogovornik. Dodaja, da se projekt gradnje gozdnih prometnic največkrat ustavi pri zbiranju soglasij lastnikov zemljišč ali v nadaljevanju pri finančni konstrukciji.

> Gradnja gozdnih vlak, ki je sofinancirana prek programa razvoja podeželja, je za investitorja finančno sprejemljiva, gradnja gozdnih cest pa je za posameznega investitorja kljub sofinanciranju še vedno velik finančni zalogaj.

645
evrov je leta 2022 v povprečju na voljo za vzdrževanje kilometra gozdnih cest.



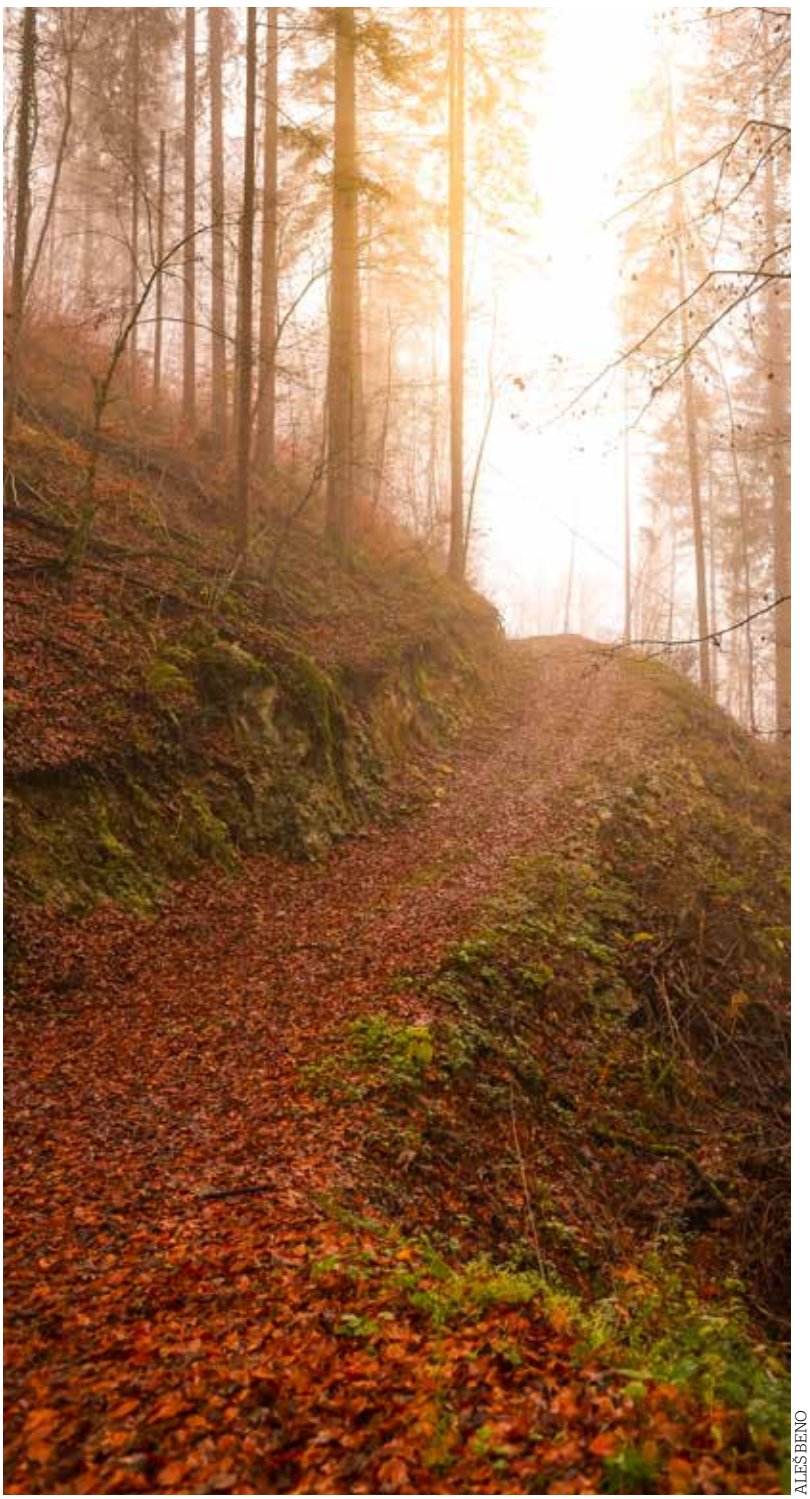
OSEBNI ARHIV

Darko Pristovnik, vodja službe za gozdno tehniko in ekonomiko na Zavodu za gozdove Slovenije

Najpomembnejša finančna vira za vzdrževanje gozdnih cest sta pristojbine za vzdrževanje gozdnih cest, ki so neposredni prispevek lastnikov gozdov, in sredstva iz državnega proračuna.

V letu 2022 je za vzdrževanje gozdnih cest na voljo povprečno 645 evrov na kilometer. »Ta vsota bi zadoščala, če bi se gozdne ceste uporabljale predvsem za redno gospodarjenje z gozdom,« pravi Pristovnik in pojasnjuje, da so gozdne prometnice danes čedalje bolj obremenjene zaradi sanacij ujm in napada podlubnikov ter množičnega turizma. Ker gozdne ceste ponekod prevzemajo naloge javnih cest, ko odpirajo posamezne kmetije in zaselke ter turistične objekte, omenjena sredstva po sogovornikovih besedah zadoščajo le za nujno tekoče letno vzdrževanje. Tu gre za vzdrževanje vozišča, koritnic in bankin, vzdrževanje sistema za odvodnjavanje ter manjša popravila cestnega telesa. »Periodičnih oziroma večjih vzdrževalnih del, kot so popravila naprav za odvodnjavanje in objektov cestnega telesa, večinoma ni mogoče izvesti, kar lahko privede do poslabšanja prevoznosti cest in visokih stroškov obnove,« poudarja Pristovnik.

SOFINANCIRANJE JE VELIKA SPODBUDA ZA GRADNJO GOZDNIH PROMETNIC



ALEŠ BENO

Vlaka je bila zamišljena in zgrajena tudi zaradi sanacije posledic žledoloma. Po njej so prvo leto po izgradnji spravili okoli 300 kubičnih metrov lesa, sicer pa letno po njej spravijo do okoli 50 kubičnih metrov lesa.

»Ko povem, da polovico stroškov za gradnjo plača država prek evropskega sklada, to pogosto najbolj vpliva na lastnike gozdov, da se odločijo za gradnjo gozdne vlake,« pravi revirni gozdar Zavoda za gozdove Slovenije Uroš Alič, s katerim smo si pri Gorenji Dobravi v Poljanski dolini ogledali dobrih 600 metrov dolgo vlako, zgrajeno leta 2019.

Revirni gozdar je tisti, ki skladno z gozdnogospodarskim načrtom naredi gozdnogojitveni načrt, v katerem so vrisane že narejene vlake, in v posvetu z lastnikom predlaga nove. »Predlagam jih glede na odprtost gozda zaradi potreb gospodarjenja v njem. Delo s traktorjem in stroji v gozdu oziroma spravilo lesa po vlaki je hitrejše, cenejše in bolj varno kot z ročnim orodjem po drčah, kjer debla ne ravno kontrolirano po terenu zdrvijo v dolino in pri tem uničujejo podrast,« pravi Alič.

Nič več v hrib s težko opremo na hrbtu

»Zgodilo se je, da je tak hlod nekoč priletel skozi okno hiše pod hribom in se ustavil prav pred pečjo,« dodaja Stanislav Andreuzzi, eden izmed šestih lastnikov gozda na hribu Sveti Urban in soinvestitorjev vlake, ki se nam je pridružil pri njenem ogledu. Pri tem pokaže na strm hrib z naklonom približno 30 stopinj: »Preden smo zgradili vlako, sem se moral dolga desetletja do svojega gozda po strmem drsečem in skalovitem terenu povzpeti peš,« nadaljuje sogovornik.

V nekaj sto metrih je moral premagati 200 višinskih metrov strmine. To ni bil ravno sprehod, saj je na hrbtu tovoril potrebno orodje za delo v gozdu - cepin, sekiro, motorno žago, posodi za bencin in motorno olje, malico, vodo in še kaj. Ko je upehan prišel do gozda, je bilo treba krepko poprijeti za delo, po opravljenem delu, ko je človek že pošteno utrujen, pa se je bilo treba spustiti po strmini nazaj v vas, kar je praviloma še bolj zahtevno in nevarno kot vzpenjanje. »Hitro ti spodrsne in se zadričaš deset metrov. Pri takem plezanju gor in dričanju dol, ko si zaradi težke prtljage še precej okoren, kaj hitro lahko pride do poškodbe. Nekoč, ko še ni bilo mobilnih telefonov, je bilo to lahko usodno,« poudarja Andreuzzi.

V kamen vklesana vlaka

Približno tri metre široka vlaka s prijaznim povprečnim nezahtevnim do petodstotnim naklonom je bočno vklesana v kamniti teren. Ob pomoči dveh bagrov s pnevmatskim kladivom, ki sta razbijala skale, je gradnja trajala dva tedna, stala pa je deset tisoč evrov. Kot pojasnjuje Alič, gradnja takšnih vlak na kamnitem terenu traja dlje in je dražja od gradnje mehkih vlak, ki se z bagri z žlico gradijo na zemljastem terenu. Je pa ravno obrnjeno pri vzdrževanju. To je namreč dražje in zahtevnejše pri mehkih vlakah, kjer se traktor oziroma prikolica s težkim tovorom vdira, naredijo se kolesnice, svoje pa potem naredi še dež. Na vlaki na Svetem Urbanu smo lahko videli, da triletna uporaba s težkimi traktorji s prikolicami, naloženimi s hlodi, na kamnitem terenu ni pustila posledic. Na njej tudi ni bilo treba urediti posebnega odvodnjavanja.

Pri načrtovanju je treba upoštevati tudi živali

»Tehnologija gradnje in stroji so se v zadnjem desetletju močno izboljšali. Včasih gozdarji tudi zaradi nevarnosti na zahtevnih terenih niso dovolili gradenj vlak. Ker je gradnja na izjemno trdih in strmih terenih dražja, subvencije ne pokrijejo polovice vrednosti naložbe,« razlaga gozdar Alič.

Kot pojasnjuje, so mu pri načrtovanju vlake nemalokrat v pomoč tudi steze, ki jih po najbolj optimalni poti po hribu naredijo živali. Ko vriše primerno pot nove vlake, traso označi s količki in naredi elaborat s tehničnimi podrobnostmi, lastniki parcel pa potem urejajo potrebno dokumentacijo, dovoljenja in soglasja ter izberejo izvajalca.

Različni pogledi lastnikov

Pri delih na kamnitih terenih pride tudi do kotaljenja kamenja po pobočju, zato je treba zgraditi lovilno mrežo oziroma teren primerno zavarovati, da ne poškoduje objektov v dolini, kar se je tudi že zgodilo, ko je velik kamen priletel v hišo.

Pogosto so poštena zavora pri gradnji vlak različni pogledi lastnikov gozdov oziroma njihova različna naklonjenost tovrstnim projektom. »V našem primeru je trajalo kar okoli 40 let, da smo se sosedi dokončno zmenili,« pravi Andreuzzi. Res je, da je bil pred desetletji hrib še zaraščen predvsem z nizkim grmičevjem, po katerem so pasli ovce, a počasi je zrasel pravi gozd, s katerim zaradi težko dostopne strmine ni bilo mogoče dobro gospodariti.



ALEŠ BENO

»Preden smo zgradili vlako, sem se moral dolga desetletja do svojega gozda po strmem drsečem in skalovitem terenu povzpeti peš. V nekaj sto metrih sem moral premagati 200 višinskih metrov strmine,« pove **Stanislav Andreuzzi** (levo). Revirni gozdar **Uroš Alič** pa doda, da je spravilo lesa po vlaki hitrejše, cenejše in bolj varno kot z ročnim orodjem po drčah.

Nekateri, zlasti starejši gospodarji tudi niso imeli interesa za gospodarjenje v svojem gozdu. »No, generacije so se zamenjale, potrebe po gospodarjenju z gozdom tudi, pa smo se na koncu le zmenili. Dobra, morda glavna spodbuda pri tem je bila polovično sofinanciranje države s sredstvi Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja. Tako se je naš del stroškov porazdelil med šest lastnikov,« zadovoljno pravi sogovornik in dodaja, da je bila vlaka zamišljena in zgrajena tudi zaradi sanacije posledic žledoloma. Po njej so prvo leto po izgradnji spravili okoli 300 kubičnih metrov lesa, sicer pa letno po njej spravijo do okoli 50 kubičnih metrov lesa.

»Pogrešam spoštovanje do lastnine«

Lastniki imajo praviloma odklonilen odnos do rabe njihovih gozdov za turistične in rekreacijske namene, še posebej na območjih, kjer prihaja do čezmerne tovrstne rabe gozdnega prostora in kršitev označenih omejitev. »Pred leti je prišla na naše območje večja skupina tujih turistov, na prikolicah so privlekli terenske štirikolesnike in kros motorje in se, ne da bi koga vprašali, zapodili v gozd. Grobe gume trgajo korenine, uničujejo podrast, ustvarijo kolesnice, po katerih ob deževju steče voda in odplakne zemljo oziroma povzroči erozijo – skratka, naredi se škoda,« pravi Stanislav Andreuzzi. Tudi le nekaj kolesarjev, ki se spustijo prosto po gozdu med drevjem, za seboj pusti kolesnice, ki so škodljive. Pohodniki pa gredo po njegovih besedah praviloma brezbrižno mimo tabel, ki opozarjajo na potek gozdnih del oziroma sečnje in se s tem spravljajo v nevarnost. »Pogrešam spoštljivo vedenje do gozdne lastnine in narave na splošno,« pravi sogovornik.

»ZARADI NOVE GOZDNE CESTE SMO GOZD REŠILI PRED PODLUBNIKI«

Nova 1,6-kilometrska gozdna cesta je za nas najpomembnejša za učinkovito gospodarjenje z gozdom oziroma za transport lesa tudi iz bolj oddaljenih delov gozda, so nam dejali ob obisku gorske kmetije Ložekar nad Logarsko dolino, za katero se razteza več kot sto hektarjev njihovega gozda.



VLADO KADUNEC

Aleš Klemenšek (v sredini) se je projekta gradnje gozdne ceste resneje lotil pred desetimi leti. Za začetek je proučil, kako bi cesto najprimerneje umestil glede na vodotoke, potrebe po dostopnosti in naklon terena, da ne bi v naravnem okolju naredil več škode kot koristi. Pri tem se je posvetoval z revirnim gozdarjem **Alojzom Lipnikom** (levo), nato pa še s **Tomažem Gerlom** (desno), vodjo oddelka za gozdno tehniko pri Zavodu za gozdove Slovenije v Nazarjah.

Boljši pregled nad gozdom

Lastnik gozda Aleš Klemenšek je o gozdni cesti razmišljal vsaj tri desetletja, možnost sofinanciranja iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP), ki se je začelo pred 15 leti, pa mu je pomagalo željo tudi uresničiti. »Transport lesa z gozdarskim tovornjakom na mehkem zemljatem terenu brez ustrezne ceste ne bi bil mogoč, saj bi se pod njegovo težo vdiral. Torej smo potrebovali trdno zgrajeno gozdno cesto, ki bi to omogočala,« pripoveduje Klemenšek. Preden so jo zgradili, sta bila dostop do oddaljenih delov gozda in spravilo lesa iz njega zahtevna in zamudna, zato je les pogosto ostajal na gori. Cesta omogoča tudi boljši pregled na tem, kaj se dogaja z gozdom, in hitro ukrepanje, ko je treba posekati in spraviti obolela ali s podlubniki napadena drevesa.

»Letos smo tako že zgodaj opazili napad podlubnikov. Če po novi gozdni cesti ne bi imeli lahkega dostopa tudi v oddaljeni del gozda, jih verjetno ne bi opazili dovolj zgodaj in bi nam uničili veliko lesa,« razlaga sogovornik. Njegov revirni gozdar Alojz Lipnik ob tem dodaja, da se zdaj lahko tudi višje ležeči in bolj oddaljen del gozda pogosteje neguje v različnih fazah razvoja, od mladja do debeljaka. »Tu je območje Nature 2000, za katero velja poseben varstveni režim, ki v določenenem delu leta ne dovoljuje del v gozdu. Potrebna gojitvena dela je tako treba opraviti v preostalih mesecih oziroma v krajšem času. Gozdna cesta z lažjim in hitrim dostopom to tudi omogoča.«

Umetnost neškodljive umestitve gozdne ceste v naravo

Pred desetimi leti se je Aleš Klemenšek resneje lotil projekta. Za začetek je proučil, kako bi cesto najprimerneje umestil glede na vodotoke, potrebe po dostopnosti in naklon terena, da ne bi v naravnem okolju naredil več škode kot koristi. Pri tem se je posvetoval z revirnim gozdarjem Lipnikom, nato pa še s Tomažem Gerlom, vodjo oddelka za gozdno tehniko pri Zavodu za gozdove Slovenije (ZGS) v Nazarjah.

»Klemenškov gozd je bil sicer že prej razmeroma dobro odprt z vlakami. Ker pa te ne prenesejo večjih obremenitev, je bilo hlodovino zgolj s pomočjo traktorja možno spravljati le iz nižjih predelov, delovni učinki so bili manjši. Ko sta lastnik gozda in revirni gozdar začrtala in označila prihodnjo cesto, sem možnost gradnje preveril še z vidika posega v naravo,« je povedal Tomaž Gerl, ki je znanje o trasiranju gozdnih cest in vlak pridobil pri predmetu gozdne prometnice med študijem gozdarstva na Biotehniški fakulteti Univerze v Ljubljani. »Imam pa tudi že dolgoletne izkušnje s terena,« poudarja sogovornik.

Nato so stekli postopki izdelave elaborata, projektiranja, pridobivanja dovoljenj in preostale potrebne dokumentacije, kar je naloga lastnika. ZGS je nato spet vključen v nadzor gradnje in končni prevzem ter vpis prometnice v evidenco gozdnih cest. »Naše potrdilo o prevzemu ceste je glavni dokument, s katerim lahko investitor uveljavlja sofinanciranje, dodati mora še originalne račune, potrdila o izplačilu in potrdilo nadzornega organa, da je bila gradnja izpeljana kakovostno,« pojasnjuje Gerl.

Digitalizacija poenostavi pridobivanje dovoljenj

»Kmetje ob vsem delu na kmetiji težko najdemo čas za zamudno zbiranje in urejanje potrebne dokumentacije od urada do urada. Je pa danes že marsikaj mogoče urediti prek spleta,« vskoči Klemenšek.

Starejši kmetje navadno niso vešči dela z računalnikom in urejanja vse potrebne dokumentacije, zato se marsikdo takega projekta niti ne loti. Večina investitorjev to nalogo raje prepusti projektantu, plačilo katerega v manjšem delu pokrije sofinanciranje. »No, če si le nekoliko računalniško vešč, urejanje dokumentacije izza domače mize ni tako velika težava,« pravi Klemenšek in poudarja, da je pri gradnji njegove ceste vse potekalo brez večjih zapletov.

Od papirja do ceste v štirih letih

Ko so se resno lotili dela, je vse skupaj trajalo približno štiri leta. Po ogledu in prvem zakoličenju trase prihodnje gozdne ceste so projekt dorekli leta 2017, vlogo za sofinanciranje so vložili leta 2019, leta 2020 pa so cesto končali. Prvo leto gradnje so naredili izkop in propuste za vodo. Pri tem so morali narediti le eno prečenje večjega jarka oziroma struge, ki so ga uredili s cevnimi propusti in podporno konstrukcijo, tako da se vodni režim po hribu ni spremenil. Nato so naredili bankine, naslednje leto pa so traso utrdili, navozili gramoz in spet utrdili.

»Če natančno načrtuješ in vsa dela izvedeš kakovostno, dodatnih stroškov ni in se ti uspe držati znotraj standardiziranih stroškovnih okvirov gradnje s sofinanciranjem, ki so priznani do sto evrov na tekoči meter ceste. Stroški gradnje 1,6 kilometra dolge ceste so bili tako 160 tisoč evrov, polovico tega sem dobil iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja,« pravi Klemenšek. Ob tem poudarja, da je za uspešno izvedbo celotnega projekta zelo pomembno, da imaš odlično ekipo, ki ima enake poglede na projekt in deluje povezujoče. »Takšno ekipo s posluhom za moje potrebe in želje, kot sem jo sam imel v Tomažu, Alojzu in vseh preostalih izvajalcih.«

Za sofinanciranje je potreboval nacionalno poklicno kvalifikacijo

Ker je delo z gozdom po izgradnji gozdne ceste postalo bolj intenzivno, je Aleš Klemenšek lani obnovil in nadgradil svojo gozdno mehanizacijo. Tu ni šlo tako tekoče kot pri gradnji ceste. Večkrat je poskušal priti do sofinanciranja, a vedno neuspešno. Ni namreč dosegel zadostnega števila točk, ker kljub dolgoletnim izkušnjam z gozdarskim delom ni imel nacionalne poklicne kvalifikacije. »Pa sem šel v šolo, naredil NPK za sekača in traktorista, se pri tem kljub dolgoletnemu delu v gozdu tudi kaj novega naučil ter tako pridobil dovolj točk, da sem pri naslednji vlogi uspešno dobil 40-odstotno sofinanciranje stroškov nakupa sodobne gozdne mehanizacije, vredne sto tisoč evrov.«

Gozd je za gorsko kmetijo nekakšna banka

»Gorske kmetije brez gozda tu na nadmorski višini 1.100 metrov ne bi bilo. Če znaš z gozdom lepo in pametno delati in če imaš dobrega revirnega gozdarja, lahko pričakuješ tudi ustrezen dohodek. Dober gozd je nekakšna banka za kmetijo,« se na kosilu ob doma narejenih klobasah, zelju in krompirju razgovori Aleš Klemenšek.



VLADO KADUNEC

Stroški gradnje 1,6 kilometra dolge ceste so bili 160 tisoč evrov, polovico tega zneska so pridobili iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja.



TOMAŽ GERL

Prvo leto gradnje so naredili izkop in propuste za vodo. Narediti so morali le eno prečenje večjega jarka oziroma struge.



Spodnji ustroj ceste

»Časi, ko smo na kmetiji in v gozdu vsi vse delali sami, so mimo. Za sečnjo najamem preverjeno ekipo in v dolino letno spravim okoli 400 do 500 kubičnih metrov hlodovine. Iz svojega lesa sem naredil tudi eno večjo in eno manjšo brunarico za namestitev turistov,« pravi podjetni gospodar, ki ob pomoči štirih sinov nadaljuje družinsko tradicijo turistične kmetije. Posestvo Ložekar je namreč razvil v manjšo zasebno butično turistično oazo miru za 20 gostov, ki jo je poimenoval Alpske sanje. Gosti lahko pohajajo po gozdu in okolici - kolesarjenja ali uporabe motornih koles v svojem gozdu ne dovoli -, lovijo ribe, kolesarijo po solčavski panoramski cesti s prelepimi razgledi, ob počitku v brunarici pa se lahko sprostijo v savni ter se okrepčajo z doma pridelano ekološko hrano in izdelki iz mesa lastne reje. Za ljubitelje zimskih radosti pa je na hribu za hišo uredil smučišče z žičnico, teptalnikom in snežnimi topovi. Električne energije mu tu ne bo zmanjkalo, saj ima kmetija tudi dve lastni hidroelektrarni.

NOVE KOLESARSKE POTI SO ZAČRTANE BREZ ŠKODE ZA NARAVO

V objemu pohorskih gozdov so letos med Mariborom in Slovenj Gradcem po državnih in goznih cestah speljali oziroma označili 240 kilometrov kolesarskih poti. Na to območje si tudi poleti želijo pripeljati več turističnega obiska.

V skladu s kolesarskimi trendi in z željo ponuditi kolesarjem čim večjo možnost kombiniranja obiskov posameznih delov pogorja so po gozdnih cestah vzpostavili sedem krožnih kolesarskih povezav. »V sodelovanju z lokalnimi kolesarji in gorskokolesarskimi vodniki smo v skladu z zahtevami sodobnega gorskega kolesarstva na Pohorju razvili nov koncept krožnih gorskokolesarskih povezav,« pravi Uroš Rozman, direktor Regionalne razvojne agencije za Podravje - Maribor. Glavno os, ob kateri se nizajo označene krožne povezave, predstavlja že znana pred 15 leti označena Pohorska transverzala, na katero so navezali trase, ki povezujejo glavne centre Pohorja - Kope, Ribnico na Pohorju, Lovrenc na Pohorju, Roglo, Tri kralje, Areh in Mariborsko Pohorje (Belvi). »Kolesarske poti smo označili po številkah od 1 do 7 in za vsako uporabili drugačno barvo,« pojasnjuje sogovornik.

S hribov v dolino

Ob letošnji označitvi poti so poskrbeli tudi za označitev Slovenske turnokolesarske poti (STKP), ki delno poteka po površju Pohorja. V nadaljevanju želijo gorske kolesarske poti Pohorja povezati še z dolinskimi kolesarskimi potmi, kot so Dravska kolesarska pot, Štrekna in Eurovelo 9. Sogovornik pri tem še posebej poudarja, da so pri razvoju tovrstnega turizma zvesti ohranjanju naravne kulturne danosti. Vse poti so usklajene s področno zakonodajo in usmeritvami Zavoda za gozdove Slovenije, Zavoda RS za varstvo narave, družbo Slovenski državni gozdovi in lastniki gozdov oziroma ozemlja, po katerem potekajo trase. Večina poti je označena po gozdnih cestah, v manjšem delu po občinskih in državnih cestah na Pohorju, vlakam pa so se izognili. Na posameznih odsekih so morali trase glede na zahteve lastnikov spremeniti oziroma omejiti njihovo uporabo na posamezne mesece v letu.

Učinkovito partnersko povezovanje

Za projekt nove kolesarske mreže so pobudo konec leta 2019 dali v mestni občini Maribor. Oblikovali so Partnerstvo za Pohorje, ki je povezalo 19 občin, po katerih poteka trasa, pet glavnih nosilcev tukajšnje turistične ponudbe, RRA Podravje - Maribor, RRA za Koroško, RRA Savinjske regije, Razvojno informacijski center Slovenska Bistrica, Lokalno turistično organizacijo Rogla - Zreče, Gospodarsko interesno združenje (GIZ) in Zavod za turizem Maribor. »Z občinami oziroma vsemi partnerji odlično sodelujemo,« pravi direktor RRA Podravje - Maribor, kjer so prevzeli vlogo koordinatorja partnerstva. Omenil je še, da so za označitev kolesarskih povezav porabili okoli 80 tisoč evrov, ki so jih prispevali občine in pet turističnih centrov na Pohorju.



KLARA KULOVEC

Večina kolesarskih poti na Pohorju je označena po gozdnih cestah, v manjšem delu po občinskih in državnih cestah.



KLARA KULOVEC

Uroš Rozman, RRA Podravje – Maribor

Prihodnje leto še več kolesarskih poti

»O kakšnih konkretnih rezultatih še ne moremo govoriti, saj smo pravkar končali prvo sezono. Menimo pa, da so označene kolesarske povezave s smerno signalizacijo gotovo pripomogle k večjemu obisku kolesarjev, ki zdaj lažje odkrivajo Pohorje,« pravi sogovornik. Tudi tiskana turistična karta Pohorja s predstavitvijo celotne ponudbe je doživela veliko zanimanje, tako med domačimi kot tujimi obiskovalci. Vse več ponudnikov namestitev se odloča, da svojim gostom ponudijo tudi izposojo električnih koles. Vse večje povpraševanje po izposoji tovrstnih koles je po sogovornikovih besedah dobra spodbuda za nadaljevanje projekta.

Prihodnje leto bodo nadaljevali označevanje novih kolesarskih poti na Pohorju. Povezali jih bodo z dolino, radi pa bi vzpostavili tudi povezavo s Kozjakom. Pri vsem skupaj je velik izziv, kako nove trase neškodljivo umestiti v naravo zunaj že zgrajenih gozdnih cest.

»PREMALO SE SPOŠTUJE GOZDNA LASTNINA«

Tako pravijo lastniki gozdov in gozdarji, s katerimi smo se pogovarjali ob obisku njihovih gozdov in ogledu gozdnih prometnic. Kolesarji, motoristi ter vozniki štirikolesnikov in motornih sani se večinoma ne zmenijo za predpise in oznake prepovedi vožnje po gozdnih prometnicah in zunaj njih.

Vsi našteti s svojim početjem uničujejo podrast in korenine, s kolesnicami povzročajo erozijo, zasuvajo odtočne jarke za deževnico in povzročajo še drugo škodo. Vožnja po rastišču kakšne izmed redkih ali ogroženih rastlin lahko na primer resno ogrozi tudi prisotnost te vrste v širšem prostoru ali toliko spremeni rastiščne razmere, da rastlina ne more več uspevati.

Hrup motorjev vznemirja živali, veliko, morda še največjo škodo, poudarjajo lastniki gozdov, pa delajo nabiralci gob, ki v naravi vsepovprek puščajo svoja vozila ter s tem uničujejo podrast, teptajo rastje in za seboj puščajo smeti. Škoda se dela tudi s čezmernim in nepravilnim trganjem gob s koreninami vred.

Nazaj k naravi!

Tako poziva eden od sloganov za zdravo življenje, vendar pa se je pri tem treba zavedati, da je sprehod oziroma rekreacija po gozdnih cestah, vlakah in gozdnih brezpotjih pravzaprav vstop na lastnino in uporaba lastnine nekoga, ki za gozd skrbi, ga vzdržuje, obnavlja, vanj vlaga svoja sredstva in gospodari oziroma ustvarja svoj prihodek.

»Pri obisku gozdov se naša lastnina večinoma slabo spoštuje,« so si edini lastniki gozdov, ki še opozarjajo, da gre pri tem ne nazadnje tudi za lastno varnost obiskovalcev, na katero ti premalo gledajo. Med sečnjo mora lastnik gozda postaviti ustrezne opozorilne table, označiti območje, kjer se izvaja sečnja, a po njihovih izkušnjah le redki obiskovalci, ki ne nazadnje tudi slišijo motorno žago, to upoštevajo. »Kaj, če se zgodi nesreča in na pohodnika ali kolesarja pade veja ali celo drevo? Ne glede na zaščito naše odgovornosti v primerih nesreč z opozorilno tablo 'Uporaba na lastno odgovornost' ali 'Pozor, sečnja-spravilo!' in morebitnih neprijetnosti v primeru tožbe glede odgovornosti ali zahtev zavarovalnine, ki jo morda sproži poškodovani, občutek, da se je v tvojem gozdu nekdo poškodoval, ni ravno prijeten.«



VLADO KADUNEC

V Sloveniji je poseben režim prometa, kot je trajna in popolna zapora gozdne ceste za vsa vozila, razen za potrebe gospodarjenja z gozdovi, določen na okoli 900 kilometrih gozdnih cest. Te gozdne ceste so označene s prometnimi znaki za prepoved prometa za vsa vozila in z dopolnilno tablo »Dovoljeno za potrebe gospodarjenja z gozdovi«.

Obiskovalci so za svojo varnost odgovorni sami

Pravilnik o gradnji, vzdrževanju in načinu uporabe gozdnih prometnic v svojem 2. členu definira gozdno cesto kot gozdno prometnico, ki je namenjena predvsem gospodarjenju z gozdom, je nekategorizirana v smislu zakona o javnih cestah in omogoča transport gozdnih lesnih sortimentov. Gozdna vlaka je gozdna prometnica, namenjena spravilu lesa s spravilnimi sredstvi. Vožnja v gozdu zunaj gozdnih cest je dovoljena le za gospodarjenje z gozdovi ali za reševanje ljudi oziroma premoženja.

Vendar pa zakon o gozdovih v svojem 5. členu navaja, da mora lastnik na svojem gozdnem zemljišču tretjim osebam, to je obiskovalcem, dopustiti prost dostop v gozd. Ti se morajo zavedati, da so za svojo varnost odgovorni sami. Obiskovalci se morajo na tuji nepremičnini vesti samoodgovorno in upoštevati vsa zakonita navodila ter opozorila lastnika, na primer opozorilo zaradi sečnje, označena prepoved nabiranja gozdnih plodov in drugo.

Potrebno je soglasje lastnika

Zaradi različnih, specifičnih razmer rešujemo določanje režima prometa na gozdnih prometnicah oziroma cestah individualno ter optimalno glede na potek gozdne ceste, javni promet in lastništvo. Na podlagi zakona o gozdovih se v načrtih za gospodarjenje z gozdovi določijo območja, na katerih sta mogoči ježa in vožnja s kolesom brez motorja po označenih gozdnih vlakah in drugih poteh. Takšna območja dajejo možnost razvoja turizma v gozdu, še posebej kolesarjenja, ki je izredno hitro rastoča oblika rekreacije.

Vendar pa je treba za takšno obliko rabe gozda oziroma gozdnih prometnic in poti pridobiti soglasje lastnika gozda. Lastniki pa soglasja ne dajejo radi prav zaradi morebitnega tveganja, da bo, če se na primer kolesar poškoduje na gozdni vlaki (poti), ta morda odškodninsko tožil lastnika gozda.

Različni režimi uporabe gozdnih cest

Zavod za gozdove Slovenije v sodelovanju z lastniki gozdov in občino določi tudi režim uporabe posamezne gozdne ceste. Tako režim lahko določa trajno in popolno zaporo gozdne ceste za vsa vozila, razen za potrebe gospodarjenja z gozdovi. Lahko določa začasno ali trajno prepoved uporabe gozdne ceste za določeno vrsto vozila ali prepoved prometa za vozila nad določeno skupno težo ali nad določeno osno obremenitvijo. Možna je tudi začasna prepoved prometa za vsa vozila, tu so lahko tudi določila o smeri prometa, prepoved dajanja zvočnih signalov, omejitev hitrosti, druge prepovedi ali omejitve, če stanje gozdne ceste ali razmere v gozdu to zahtevajo.