

## Мотивирано предложение за промени в Закона за горите

Във връзка с приетия от Народното събрание Закон за горите, желаем да изразим нашето становище във връзка с някои текстове на закона, които драстично ограничават придвижването с велосипед в горските територии и да предложим варианти за тяхната промяна.

По-специално, става дума за Глава 7 - „Достъп до горите“, чл. 148 - чл. 150.

*Чл. 148. (1) Пътни превозни средства могат да се движат в гората и по горските пътища само във връзка с изпълнение на горскостопански, селскостопански и ловностопански дейности.*

*(2) Обстоятелството, че пътното превозно средство ще се ползва за изпълнение на дейностите по ал. 1, се удостоверява с документ, издаден без заплащане на такса:*

*1. от директора на държавното горско стопанство или на държавното ловно стопанство – когато дейността се извършва от стопанството или е възложена от него;*

*2. от кмета на населеното място - в останалите случаи.*

*(3) Движението на пътни превозни средства, в т.ч. такива с висока проходимост, моторни шейни и каруци, когато не е свързано с изпълнение на горскостопански, селскостопански или ловностопански дейности, е допустимо само когато:*

*1. е дадено разрешение за това от директора на регионалната дирекция по горите или от оправомощено от него длъжностно лице, или*

*2. по пътища и трасета, които са специално обозначени за такива цели.*

*(4) Органите по ал. 2 и 3 съхраняват копие от издадените от тях удостоверения и разрешения в срок до една година от издаването им.*

***(5) Управлението на велосипеди, както и ездата в гората са разрешени само по горските пътища и по обозначените за целта трасета.***

*(6) Собствениците на имоти, граничещи с горски територии, не могат да ограничават достъпа до горските пътища, включително чрез ограждане или по друг начин, ограничаващ свободното им ползване.*

*(7) Условиата и редът за движението по горските пътища, за поставяне на пътни знаци и техните образци, както и образците на документите за достъп до гората се определят с наредба на министъра на земеделието и храните и министъра на вътрешните работи.*

*Чл. 149. (1) Забранява се движението на пътни превозни средства и ездата по обозначените туристически пътеки, освен когато трасето на туристическата пътека съвпада с горски път.*

*(2) Обозначаването на нови туристически пътеки и трасета в горските територии се извършва със съгласие на собственика, съответно на лицата, на които територията е предоставена за управление.*

*Чл. 150. (1) Организираны обществени или спортни мероприятия в горските територии, както и в територии, които граничат с такива, могат да се провеждат, след като се уведоми съответната регионална дирекция по горите най-малко 14 дни преди датата на мероприятияето, като се посочи мястото на провеждане и очакваният брой участници.*

*(2) В срок до 7 дни преди датата на мероприятияето регионалната дирекция по горите може да определи допълнителни условия за провеждане на мероприятияето, които са задължителни за организатора.*

*(3) Организаторът на мероприятияето по ал. 1 осигурява:*

- 1. съгласието на собственика или на лицето, управляващо територията;*
- 2. пожарната безопасност на провежданото мероприятие;*
- 3. почистването на територията и премахването на поставените преместваеми обекти.*

Считаме, че с посочените текстове се създава един ненужно строг ограничителен режим по отношение на хората, практикуващи велотуризм и планинско колоездене в горските територии. Ограничава се в зародиш развитието на този така популярен в Европа здравословен начин за прекарване на свободното време и се създават бариери пред развитието на екологичния и алтернативния туризм в България и установяването на нашата страна като модерна европейска туристическа дестинация.

На първо място, за понятието „пътно превозно средство“ не е дадено самостоятелно определение в закона, което насочва към общото определение в Закона за движение по пътищата, съгласно който велосипедът също е вид пътно превозно средство. По този начин той се оказва приравнен на останалите пътни превозни средства, повечето от които са моторни и/или четириколесни. Когато става дума за движение по градските улици или републиканската пътна мрежа, подобно приравняване е логично и необходимо. Но от гл.т. на придвижването в горските територии, велосипедът се явява средство за туризм и няма нищо общо с моторните превозни средства (мотоциклети, ATV-та, високопроходими автомобили), каруците и др. подобни. Велосипедът е безшумен, с ниска собствена маса и контактува с терена на минимална площ, поради което управлението на велосипед в горските територии е най-близко и следва да бъде приравнено с пешеходния туризм. **В този смисъл считаме за целесъобразно понятието „пътно превозно средство“ в Закона за горите да бъде прецизирано по начин, който изключва велосипеда.**

На второ място, с текстовете на чл. 148, ал. 5 и чл. 149, ал. 1 се създава забрана за каране на велосипед по всички горски и/или туристически пътеки (маркирани или не) и ползването на това средство за туризм и спорт се ограничава само до горските пътища и обозначените за целта трасета.

Можем само да гадаем какво е предизвикало въвеждането на подобен силно ограничителен режим, но считаме строгостта му за излишна и ще си позволим да изложим някои конкретни аргументи срещу подобна обща забрана.

Една от възможните причини за ограничаване на достъпа с велосипед до

горските / туристическите пътеки е **избягване на конфликти с други техни ползватели, най-вече пешеходни туристи**. В България по-голямата част от горските територии не се посещават активно и масово нито от пешеходни туристи, нито от велотуристи и планински колоездачи. Такива конфликти са изключение и са възможни само в някои отделни райони с интензивен туристопоток, намиращи се в близост до градове (например Витоша) или до курорти, природни забележителности и т.н. Повечето такива места попадат в рамките на защитени територии (резервати, национални и природни паркове) или такива със специален статут и в тях вече има въведени ограничителни режими. В останалата част от горските територии пътеките са слабо използвани и няма предпоставки за възникване на конфликти между различните ползватели.

Друга вероятна причина за въвеждане на подобна забрана би могла да е **заплахата от увреждане на почвата и друг тип неблагоприятни въздействия върху природата**. Тук отново напомняме, че от гл.т. на шум, собствена маса и контактна площ, велосипедът може да бъде приравнен единствено на пешеходец. Нашият практически опит, както и редица изследвания, които са правени в други държави, показват, че въздействието на планинското колоездене върху околната среда е минимално и напълно сравнимо с това от пешеходния туризъм, поради което двата вида туризъм/придвижване следва да бъдат приравнени. Карането на планински велосипед в никакъв случай не вреди на природата по начина, по който това правят моторните превозни средства. Дори ездата, един съвсем естествен/природосъобразен начин на придвижване, оказва по-силно увреждащо въздействие върху околната среда в сравнение с карането на велосипед. В тази насока споделяме и връзка към уеб-страницата на Международната асоциация по планинско колоездене (IMBA), където са публикувани множество научни изследвания за въздействието на планинското колоездене върху околната среда:

<http://www.imba.com/resources/science/index.html>

В случая и **заимстването на подобни ограничения от чуждо законодателство** е нецелесъобразно, защото в държави с такива закони съществува развита и поддържана инфраструктура от специализирани и/или споделени пътеки/трасета за колоездене, пешеходен туризъм, езда и т.н., както и значително по-интензивен туристопоток, поради което подобна обща забрана би могла да е оправдана. В България тези ограничения биха довели единствено до лишаване на една увеличаваща се група хора от достъп до природата по желания от тях и безопасен за околните и за околната среда начин – с велосипед. На този етап няма обозначени трасета и поддържана инфраструктура, които да са база за забрани на карането извън тях. Едно по-конкретно и сериозно регламентиране на движението на велосипеди в планината изисква прецизно дефиниране на начина, по който биха се правили „обозначените за целта трасета” и цялостна концепция за изграждане инфраструктура за пешеходен и велотуризм.

Още веднъж искаме да наблегнем на факта, че **карането на планински велосипед в горските територии е най-вече форма на туризъм**. Забраната за каране по горски / туристически пътеки би направила невъзможно преминаването с велосипед по някои от най-хубавите маршрути в българските планини, без да е

налице основателна причина за подобно ограничение. Това би противоречало и с целите на някои райони да се развиват като центрове за екологичен и алтернативен туризъм.

С оглед на гореизложеното предлагаме в Закона за горите да бъдат направени промени, които да **премахнат общата забрана за каране на велосипед по горските / туристическите пътеки**. Считаме, че е напълно достатъчно да се предвиди възможност за **ограничаване на достъпа до конкретни райони/пътеки по преценка на местните компетентни органи** и след съгласуване с представители на местната общност и ползвателите на пътеките, когато това е необходимо с оглед безопасност на ползвателите, опазване на околната среда и др. Такива текстове съществуват в закона – чл. 146 и чл.147 - и според нас именно те би трябвало да се приложат към придвижването с велосипед в горските територии вместо сега предвиденият общ ограничителен режим, приравняващ на практика велосипеда към моторните превозни средства.