

P.T. Dyrektor Pomorskiego Zespołu Parków Krajobrazowych

Szanowni Państwo!

Przesyłam poniższą petycję w temacie korekty projektu Planu Ochrony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego zbieżnie z wnioskiem Stowarzyszenia Trójmiejskie Ścieżki MTB z 2021-07-23 tj. poprzez wykreślenie z projektu planu w §13 ust. 3 pkt 4) frazy "motocykli crossowych oraz tras rowerowych typu single-track" i zastąpienia jej frazą "oraz motocykli crossowych". Uzasadnienie dla nieuwzględnienia uwag tego Stowarzyszenia wydaje się nie przystawać bowiem do założeń projektu Planu Ochrony, lecz bardziej do rozstrzygnięcia w procedurze legalizacyjnej istniejących ścieżek single track (skądinąd ufam w zasadność wniosku o legalizację). Uzasadnienie skupia się na nieformalnych trasach, w dużym zagęszczeniu, w obrębie siedlisk przyrodniczych, także w obrębie drzewostanów referencyjnych.

Tymczasem ścieżki tego typu i innych parkach krajobrazowych wytyczane są w rozsądnym natężeniu i w poprzek stoków, z wykorzystaniem budulca naturalnie występującego na danych terenach, odciągają niepożądany ruch turystyczny o siedlisk chronionych zwierząt i roślin, eksponując walory krajobrazowe. Zatem wbrew Państwu obawom, ścieżki rowerowe typu single track (szerokość 0.5 - 1,0 m), traktuje się jako jedną z doskonalszych form kanalizacji zrównoważonego ruchu turystycznego (w załączeniu przesyłam pisma pozyskane od zarządów siostrzanych parków krajobrazowych). Mogą one przy tym z powodzeniem funkcjonować w tym kształcie jako formy ochrony przed erozją wodną. Kategorycznie nie należy stawiać ich na równi z niewątpliwie inwazyjnymi trasami dla wielośladów, a biorąc pod uwagę ich lokowanie pomiędzy drzewami i w poprzek stoków, wydają się być formą nawet mniej inwazyjną niż szerokie (bo wytyczane po drogach gospodarczych) spacerowe trasy rowerowe (słusznie zresztą w projekcie Planu dopuszczone). Materiał w załączeniu dokumentuje, iż ingerencja poprawnie wytyczonych ścieżek single track w środowisko jest - nomen omen - śladowa.

Niezależnie od losów inicjatywy w przedmiocie legalizacji istniejących już szlaków (a głęboko wierzę, że wniosek przynajmniej w znaczącej części zasługuje na uwzględnienie), istnieje uzasadniona obawa, iż przeprocedowanie Planu Ochrony o treści delegalizującej "single tracki" jako takie, nie przyczyni się do ochrony środowiska i sprzeniewierzy się wartościom wyszczególnianym w art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098). Stanowiąc będzie barierę nie tylko dla inicjatyw oddolnych (mniej lub bardziej udanych), ale dla wszelkich formalnych, należycie zaprojektowanych i zrównoważonych inicjatyw tego typu. Dlatego paradoksalnie, zamiast wspomóc ideę ochrony przyrody, najprawdopodobniej spetryfikują istniejący, niepożądany stan rzeczy. Trudno bowiem oczekiwać od zapisu aktu prawa miejscowego, iż samą swoją treścią, wbrew - bądź co bądź - rozsądnym oczekiwaniom społeczności cyklistów i wbrew zrozumieniu przedstawicieli Lasów Państwowych, spowoduje zdemontowanie istniejących szlaków i zapobiegnie przecieraniu nowych. Zapis taki z definicji stawia te środowiska w kontrze do przyrodników, zamiast tworzyć warunki do wykorzystania potencjału społeczności w słusznym i pożytecznym celu (albo przynajmniej bez uszczerbku dla ochrony przyrody).

Ograniczeniu rekreacyjnych form eksploatacji lasu nie miałyby towarzyszyć jednak proporcjonalne ograniczenie gospodarczych form jego eksploatacji, w szczególności z udziałem ciężkiego sprzętu (w załączeniu dołączam dostępne w sieci internet przykładowe materiały zdjęciowe obrazujące ścieżki single track oraz dla kontrastu stan dróg w toku bieżącej gospodarczej eksploatacji). Aksjologicznie takie rozwiązania nie są do pogodzenia.

Natomiast doświadczenia z pilotażu tzw. stref bushcraft pokazują, że niegospodarcze korzystanie z lasu, nie musi prowadzić do jego dewastacji, a użytkownicy inni niż instytucjonalni (Lasy Państwowe), mogą być sprzymierzeńcami w ochronie jego zasobów. Postawa partnerska nie tylko na południu kraju, ale i w regionie pomorskim daje szansę jego rozwoju i popularyzacji jego wartości przyrodniczych, historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych. Jako mieszkańcy Pomorza zasługujemy na to, by ścieżki rowerowe typu single track choćby mniej wyczynowe, niż te na terenach wybitnie górzystych, wspierały krajobrazowe walory Parku, a przy okazji odciążały nadwyrężaną turystycznie strefę nadmorską.

Przestrzegam przy tym, przed argumentami przeciw uwzględnieniu niniejszej petycji, a odwołującymi się do wyjątkowości (względem od innych parków krajobrazowych) Trójmiejskiego Parku. Każda bowiem z form ochrony przyrody (wśród nich parki krajobrazowe) służy ochronie wyjątkowych walorów danego obszaru (TPK nie jest tu żadnym wyjątkiem). Przypominam, że do zadań służby parku należy m.in. organizowanie działalności turystyczno-rekreacyjnej, w tym rowerowych ścieżek single-track m.in. w celu promocji regionów, w których lokowano dany park. Rzeczywistość nie znosi pustki i wyparcie inicjatyw turystyczno-rekreacyjnych, sprzeniewierzając się celom popularyzatorskim, pozostawia pole dla rabunkowej, niekontrolowanej społecznie eksploatacji tak przez zinstytucjonalizowanych jak i niezinstytucjonalizowanych indywidualistów.

Stąd uprzejmie proszę o przychylność dla niniejszej petycji oraz o autokorektę projektu Planu.

W oczekiwaniu na informację zwrotną, pozostaję z poważaniem i serdecznie pozdrawiam!
Tomasz Grzegorzewski