



# Klub Przyrodników

ul. 1 Maja 22, 66-200-Świebodzin  
Konto: BZ WBK SA o/Świebodzin nr 28 1090 1593 0000 0001 0243 0645  
Tel./fax 068 3828236, e-mail: [kp@kp.org.pl](mailto:kp@kp.org.pl), <http://www.kp.org.pl>

Świebodzin, 14 stycznia 2022

Pani Bożena Sikora

Dyrektor Pomorskiego Zespołu Parków Krajobrazowych

Odpowiadając na Pani zapytanie zawarte w piśmie z dnia 22.12.2021 (L.dz. PZPK.TPK.01.20.2021), dotyczące koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych dla rowerów górskich typu Single track na terenie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego jako wykonawcy projektu planu ochrony Parku podtrzymujemy opinię zawartą w dokumentacji projektu planu ochrony, której wyrazem były odpowiednie zapisy w projekcie uchwały Sejmiku w sprawie przyjęcia planu. W poruszanej kwestii wskazujemy na następujące uwarunkowania decydujące o zakwalifikowaniu formy aktywności będącej przedmiotem rozważań jako zagrażającej walorom przyrodniczym i krajobrazowym Parku oraz stojącym w konflikcie z innymi realizowanymi na jego terenie funkcjami przyrodniczymi i społecznymi.

1. Obecne natężenie i dalszy rozwój presji różnych form rekreacji, szczególnie w strefie krawędziowej kompleksu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, zidentyfikowane zostały jako jedno z istotniejszych zagrożeń dla jego walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych. Na terenie Parku, istnieje wyjątkowo gęsta sieć szlaków oraz ścieżek turystycznych i rekreacyjnych o łącznej długości przekraczającej 400 km, z czego większość skupiona jest w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji trójmiejskiej. Dalsze zagęszczanie tej sieci, a proponowana koncepcja dotyczy dodatkowych 13 km formalnie dopuszczonych do ruchu ścieżek, spowoduje praktyczne przekształcenie opisywanego we wniosku terenu w obszar intensywnego uprawiania kolarstwa górskiego, eliminując funkcje ochronne, a także inne formy rekreacji i społecznego wykorzystania obszaru. W przypadku zrealizowania wnioskowanego zamierzenia łączne zagęszczenie dopuszczonych do ruchu szlaków, dróg i ścieżek przekroczy we wnioskowanym obszarze wartość 10 km na 100 ha lasu, co jest wartością odpowiadającą terenom intensywnie użytkowanym parków miejskich, a nie obszarów chronionych, wykluczającą innej funkcje lasu, w tym także funkcje ochronne dla których powołano Park.

2. Kolarstwo górskie w obszarach nizinnych, gdzie nie mamy do czynienia ze skalnym, naturalnie trwałym i twardym podłożem, jest wyjątkowo inwazyjną formą rekreacji. Szczególnie w przypadku jej koncentracji w jednym miejscu, na terenach o wyjątkowo

dużych spadkach i promocji tego miejsca nie tylko w społeczności lokalnej, skutkować będzie lawinowym wzrostem destrukcyjnych oddziaływań na podłoże gruntowe – szczególnie tworzeniem i rozwojem rynien erozyjnych i ich pogłębianiem w wyniku spływu powierzchniowego wód opadowych. Jednym z istotnych problemów i zagrożeń jakie rozważano i dyskutowano w procesie przygotowywania planu ochrony Parku było zagrożenie powodziowe dla Trójmiasta i potrzeba podejmowania wszelkich kroków w kierunku jego ograniczenia. Na terenie Parku jako zasadniczą metodę rozwiązania tego problemu przyjęto retencję zlewniową, polegającą między innymi na maksymalnym ograniczaniu czynników zwiększających erozję wodną zboczy. Proponowany projekt stoi w sprzeczności z tymi założeniami, prowadząc wprost do pogłębiania istniejących i tworzenia nowych rynien erozyjnych, generuje znaczący wzrost zagrożenia przyspieszeniem skumulowanego spływu wód nawaalnych ze zboczy w kierunku obniżenia ulicy Spacerowej i Potoku Rynarzewskiego, co skutkuje znaczącym wzrostem bezpośredniego zagrożenia między innymi dla terenów Ogrodu Zoologicznego i zabytkowego centrum Oliwy.

3. Rozwój ścieżek wiąże się, choćby ze względów bezpieczeństwa, z koniecznością ich oznakowania. Z opisanego zakresu można przypuszczać, że dla sprawnego funkcjonowania szlaków i skutecznego ograniczenia kolizji użytkowników ze sobą oraz innymi użytkownikami lasu (turystami pieszymi, rowerowymi, konnymi, grzybiarzami itd.) konieczne będzie umieszczenie w terenie kilkuset tablic i znaków informacyjnych. Innego rozwiązania tej istotnej kwestii nie ma. Tymczasem tak duże zagęszczenie obcych elementów przyczyni się zdecydowanie do pogorszenia walorów krajobrazowych na znacznym obszarze Parku, co stoi w sprzeczności z celami jego powołania i ochrony.

4. Nie ma żadnych przesłanek do twierdzenia, że wdrożenie projektu i jego wypromowanie ograniczy eksplorację pozostałej części Parku przez amatorów jazdy górskiej. Nie widzimy podstaw dla oczekiwania, że amatorzy tej formy rekreacji z terenu Gdańska, Gdyni, Redy czy Wejherowa będą się przemieszczać wraz z rowerami na wskazane we wniosku szlaki. Bardziej prawdopodobny scenariusz to wzrost presji na rozwój sieci podobnych szlaków w bezpośrednim sąsiedztwie innych miast, sieć ścieżek promowanych w internecie dla okolic Gdańska to prawie 300 tras (!) o łącznej długości ponad 100 km, istnieją także konkretne projekty zakładające szeroki rozwój infrastruktury, parkingów, wypożyczalni rowerów zabudowy szlaków w miejscach najcenniejszych pod względem przyrodniczym, np. w dolinie Radości.

Z dużym prawdopodobieństwem można się spodziewać, że promowanie obszaru Parku jako predysponowanego i przygotowanego do takiej formy rekreacji, w miejscu o dużym potencjale komunikacyjnym i noclegowym jakim jest Trójmiasto, skutkować będzie dynamicznym wzrostem presji i liczby użytkowników, wykraczających ponad potrzeby lokalne, a w efekcie rozwojem imprez masowych, także o zasięgu ponadlokalnym i międzynarodowym i dalszym rozwojem koniecznej do ich sprawnej i bezpiecznej organizacji infrastruktury.

Postulowane usunięcie zapisu ograniczającego rozwój tras typu single track z projektu planu ochrony wyeliminuje ostatnią przeszkodę dla realizacji tej wizji stojącej w sprzeczności z celami ochrony Parku i konfliktowej w odniesieniu do innych form użytkowania, a

administracji Parku odbierze jedyne narzędzie umożliwiające wpływanie na kierunki rozwoju form rekreacji na terenie Parku i ograniczanie form najbardziej inwazyjnych. Nie istnieją inne narzędzia umożliwiające wygaszanie lub ograniczanie presji inwazyjnych form rekreacji na terenie parku krajobrazowego i deklarowane przez wnioskodawców działania w tym zakresie po postulowanym wyeliminowaniu zapisu w planie ochrony nie mają żadnego pokrycia w uwarunkowaniach prawnych.

5. W przedstawionym w przekazanych do zaopiniowania materiałach wnioskodawcy wprost piszą, że nie będą ponosić odpowiedzialności za ewentualne kolizje uczestników jazdy wynikające ze zdarzeń losowych lub nieprzestrzegania zasad poruszania się po szlakach. Lasy Państwowe są ogólnie dostępne dla ludności, nic nie wskazuje na to, aby istniały podstawy prawne i zamiar zarządcy gruntów prowadzący do ich wyłączenia z powszechnej dostępności. W związku z tym nasuwa się pytanie, kto będzie ostatecznie ponosił odpowiedzialność za wypadki i inne zdarzenia z udziałem osób trzecich lub zwierząt, na oficjalnie dopuszczonych do użytkowania trasach lub na jakiej podstawie prawnej ograniczona zostanie dostępność tej części lasu dla innych użytkowników?

W związku z przytoczonymi argumentami podtrzymujemy w całej rozciągłości opinię, że będące przedmiotem rozważań kompleksy trwałych tras rowerowych do jazdy górskiej typu Single track, w tym ten opisany w przytoczonym wniosku, powinny być lokalizowane poza terenami cennymi przyrodniczo i krajobrazowo, chronionymi, narażonymi na erozję oraz intensywnie użytkowanymi przez inne formy rekreacji, najlepiej na terenach o niskich walorach przyrodniczych, przynajmniej częściowo zamkniętych dla innych użytkowników, podobnie jak tereny do jazdy crossowej pojazdami silnikowymi. Wnioskowany obszar nie spełnia ani jednego z w/w warunków i zdaniem autorów projektu planu ochrony TPK, nie powinien być na terenie Parku lokalizowany i do takiej funkcji przystosowywany.

Z poważaniem

Koordynator projektu planu ochrony TPK

**ALUB PRACOWNIKÓW**  
samodzielny specjalista  
ds. ochrony przyrody  
*dr Andrzej Jermaczek*