



Nielegalna turystyka zmotoryzowana na terenie Lasów Państwowych w Polsce

Illegal motorised tourism in the State Forests in Poland

Dagmara Chylińska  Krzysztof Kołodziejczyk 

Uniwersytet Wrocławski

Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego

pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław

dagmara.chylinska@uwr.edu.pl • krzysztof.kolodziejczyk@uwr.edu.pl

Zarys treści. Lasy w Polsce, poza pełnieniem funkcji gospodarczych, są miejscem wypoczynku i rekreacji. Szczególną formą rekreacji jest nielegalna turystyka zmotoryzowana, polegająca na wjazdach do lasów samochodami typu off-road, quadami oraz motocyklami crossowymi i enduro. W artykule przeanalizowano rozkład przestrzenny tego zjawiska, jego nasilenie i charakter, oceniono skuteczność istniejących narzędzi walki z procederem oraz przedstawiono proponowane przez leśników rozwiązania mające na celu zarówno przeciwdziałanie łamaniu prawa, jak i znalezienie kompromisu dla spełniania potrzeb różnych grup użytkowników lasu. Dane uzyskano poprzez realizację badań ankietowych z nadleśnictwami. Spośród 332 nadleśnictw, które odesłały ankietę, zdecydowana większość (86,45%) odnotowuje takie wjazdy, najczęściej realizowane motocyklami i quadami, nieco rzadziej samochodami terenowymi. Stanowią one jednocześnie 66,74% ogółu nadleśnictw w Polsce. Zjawisko nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach dość równomiernie dotyczy całej Polski, będąc dla niektórych nadleśnictw jednym z najważniejszych problemów. Spośród 287 nadleśnictw dotkniętych tym problemem 90,59% ocenia go jako nasilający się lub pozostający na tym samym poziomie. Sprawcami są pojedyncze osoby, jak i grupy osób (z dominacją pierwszego), przy czym jednoznacznie przeważają osoby miejscowe. 42,86% respondentów za nieskuteczne uznało przepisy prawne odnoszące się do sytuacji nielegalnych wjazdów do lasu, jako przyczynę wskazując zbyt niskie kary i zbyt małe uprawnienia Straży Leśnej.

Słowa kluczowe: turystyka zmotoryzowana, turystyka w lasach, obszary cenne przyrodniczo, Lasy Państwowe, Polska.

Keywords: *motorised tourism, tourism in forests, valuable natural areas, State Forests, Poland.*

Wstęp

Lasy w Polsce postrzegane są jako dobro narodowe, wspólne dla wszystkich obywateli. Jednocześnie dobro to wykorzystuje się dla różnych, często stojących w opozycji celów. Las pełni funkcje gospodarcze, jest jednak przede wszystkim siedliskiem niezliczonych gatunków roślin i zwierząt, a także miejscem wypoczynku i rekreacji człowieka (por. Klocek, 1999; Pieńkos, 2004; Stępień, 2005; Gołos, 2010, 2011, 2018; Hołowiecka i Grzelak-Kostulska, 2013). W celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju lasów w Polsce państwo sprawuje nad nimi pieczę, oddając je w ręce specjalnie powołanych podmiotów. Są nimi przede wszystkim Lasy Państwowe czy zarządy jednostek ochrony przyrody, z których najważniejsze to parki narodowe. Zasady korzystania z lasów i ich ochrony reguluje krajowe, europejskie i światowe prawodawstwo (Cieszewska, 2008). W tym uporządkowanym,

wydawałoby się, świecie nadal ścierają się jednak różne wizje i spojrzenia na priorytetowe funkcje lasów, na obowiązki człowieka wobec lasów, ale także na to – co najważniejsze z punktu widzenia celów naszej pracy – kto jest właścicielem lasu i co może, a czego nie, w tym lesie robić.

Celem niniejszego artykułu jest prezentacja wyników badań ankietowych, przeprowadzonych wśród nadleśnictw w Polsce, dotyczących zjawiska, jakim jest nielegalna turystyka¹ zmotoryzowana, polegająca na przemieszczaniu się przy użyciu samochodów typu off-road, quadów oraz motocykli crossowych i enduro po terenach leśnych, objętych prawnym zakazem wjazdu pojazdów do tego nieupoważnionych. Kolejne doniesienia (w prasie, Internecie, raportach nadleśnictw) o przypadkach ujawniania takich praktyk, jak i ich dewastujących środowisko skutkach, skłoniły autorów do podjęcia badań w tej materii. Chociaż nielegalne wjazdy do lasów mają miejsce, od co najmniej kilkunastu lat, we wszystkich lasach niezależnie od ich własności, badaniami objęto tylko te, które znajdują się w administracji Lasów Państwowych. Głównie ze względu na fakt, iż większość lasów pozostaje pod ich zarządem, co stwarza możliwość kompleksowego ujęcia zjawiska oraz ułatwia pozyskiwanie danych i ich porównywanie.

Celem szczegółowej analizy stały się: rozkład przestrzenny zjawiska, jego nasilenie i charakter, ocena skuteczności istniejących narzędzi (zarówno tych prawnych, jak i infrastrukturalnych) walki leśników z opisanym procederem oraz proponowane przez nich rozwiązania i podejścia mające na celu zarówno przeciwdziałanie łamaniu prawa, jak i znalezienie kompromisu dla spełniania potrzeb różnych grup użytkowników lasu.

Lasy Państwowe a lasy w Polsce

W ramach Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe (LP) funkcjonuje w Polsce 17 Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych (RDLP), podzielonych na 430 nadleśnictwa. W 2019 r. w Polsce powierzchnia ogółem lasów stanowiła 9462,9 tys. ha (GUS, 2020), przy czym w zarządzie LP znajduje się 7319,34 tys. ha lasów (stan na 31.12.2020, Lasy Państwowe). Największą powierzchnią lasów zarządza Nadleśnictwo Pisz (RDLP Białystok, 34,3 tys. ha), najmniejszą Nadleśnictwo Nowy Targ (RDLP Kraków, 5,2 tys. ha), zaś połowa ogółu nadleśnictw zarządza lasami o powierzchni powyżej 17 tys. ha, a połowa poniżej (stan na 31.12.2020, Lasy Państwowe). W 2019 r. lesistość Polski określano na 29,6% powierzchni kraju. Problem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach, jeśli zostałby zidentyfikowany na wszystkich terenach leśnych niezależnie od ich własności lub zarządu, pod którym się znajdują, dotyczyłby więc niemal 1/3 powierzchni kraju (GUS, 2020), co pozwala unaocznic potencjalną skalę problemu.

¹ Autorzy używają pojęcia „turystyka”, choć w analizowanym zjawisku uczestniczą zarówno typowi turyści, jak i osoby, które można by określić rekreantami lub odwiedzającymi jednodniowymi (w zależności od przyjętych definicji, wywodzących się raczej z badań ekonomicznych). Biorąc jednak pod uwagę motywacje, w ujęciu socjologicznym trudno wskazać różnice pomiędzy tymi grupami. Stąd autorzy uznali, że aby ująć całość analizowanego zjawiska, zastosowanie pojęcia „turystyka” jest najwłaściwsze, pamiętając jednak, że w niektórych przypadkach jest to forma rekreacji (uczestniczą w niej przede wszystkim osoby miejscowe w ramach krótkich wyjazdów).

Materiały i metody

Badanie ankietowe przeprowadzono za pomocą autorskiego formularza ankiety² przygotowanego w aplikacji MS Forms. Ankietę przesłano drogą mailową do 430 nadleśnictw w Polsce z prośbą o wypełnienie przez nadleśniczego lub osobę przez niego wskazaną (np. komendanta Straży Leśnej) zgodnie z ich najlepszą wiedzą na temat badanego zjawiska. Ankietę przesłano dwukrotnie, w drugiej turze do tych nadleśnictw, które nie odesłały wypełnionego formularza w pierwszej turze badania. Zbieranie danych trwało od 5.12.2020 do 31.01.2021. Uzyskano 332 prawidłowo wypełnione ankiety, co stanowi 77,2% ogółu nadleśnictw (tab. 1). Wybrane zagadnienia opracowano i przedstawiono na mapach z wykorzystaniem narzędzi oprogramowania QGIS. Statystyki, raporty i dane przestrzenne dotyczące lasów i nadleśnictw pozyskano z Lasów Państwowych lub z Banku Danych o Lasach. Trzeba wyraźnie podkreślić, że prezentowane poniżej wyniki opierają się na wyrażonych w ankietach opiniach leśników, które wynikają z ich wiedzy i znajomości obszaru nadleśnictw. Autorzy nie prowadzili bezpośrednich badań zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w terenie.

W badaniu ankietowym nie uwzględniono (nielegalnych) wjazdów do lasu samochodów osobowych lub innych pojazdów mechanicznych, służących jako środek transportu

Tabela 1. Zwrot ankiet w stosunku do liczby nadleśnictw w Polsce ogółem i według przynależności do Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych (RDLP)

Return of questionnaires in relation to the total number of Forest Districts in Poland and in terms of the latter's affiliation with SF Regional Directorates (RDLPs)

Nazwa RDLP	Liczba nadleśnictw ogółem	Liczba nadleśnictw, które odesłały ankietę	%
RDLP Białystok	31	21	67,7
RDLP Gdańsk	15	14	93,3
RDLP Katowice	38	38	100,0
RDLP Kraków	16	15	93,8
RDLP Krosno	26	20	76,9
RDLP Lublin	25	14	56,0
RDLP Łódź	19	14	73,7
RDLP Olsztyn	33	27	81,8
RDLP Piła	20	14	70,0
RDLP Poznań	25	19	76,0
RDLP Radom	23	19	82,6
RDLP Szczecin	35	28	80,0
RDLP Szczecinek	30	24	80,0
RDLP Toruń	27	19	70,4
RDLP Warszawa	14	6	42,9
RDLP Wrocław	33	28	84,8
RDLP Zielona Góra	20	12	60,0
Razem	430	332	77,2

² Formularz ankiety stanowi załącznik do niniejszego artykułu.

wykorzystywany do zapewnienia dojazdu do miejsc, które chcą odwiedzić turyści (nie jest to turystyka zmotoryzowana w świetle proponowanej definicji, ponieważ przejazd pojazdem służy zapewnieniu dojazdu, a nie jest celem samym w sobie), a także typów pojazdów zmotoryzowanych wykorzystywanych w sezonie zimowym (jak np. skutery śnieżne). Problem z nimi zgłosiły w komentarzach do badania niektóre nadleśnictwa na terenach górskich (np. w Karkonoszach i Bieszczadach). Uwzględniając powyższe rodzaje nielegalnych wjazdów do lasu, opisane zjawisko mogłoby osiągnąć znacznie większe rozmiary, co należałoby jednak zweryfikować w toku dalszych badań.

Turystyka zmotoryzowana. Lasy jako miejsce rekreacji i turystyki

Turystyka zmotoryzowana (motorowa, *drive tourism*) jest częścią turystyki kwalifikowanej z uwagi na specjalne wymagania prawne i umiejętności związane z użytkowanym sprzętem (motocyklem, samochodem czy innym pojazdem motorowym). Turystyka motocyklowa według Biedronia (2011, s. 16) „jest to całokształt stosunków i zjawisk związanych z podróżowaniem i pobytem osób przyjezdnych, które posługują się motocyklami jako środkami transportu, o ile ich pobyt nie wiąże się ani z osiedleniem, ani z jakąkolwiek działalnością”. Ten punkt widzenia, definiujący turystykę motocyklową jedynie na podstawie użytego środka transportu, wydaje się zbyt szeroki, nie przykładając należytej wagi do motywacji, wśród których szczególnie ważna jest przyjemność z jazdy motocyklem samej w sobie, poczucie autentyczności, nieskrępowania i przygody, realizowania swoich zainteresowań (zob. Zawadka, 2015; Cater, 2017; Frash et al., 2018; Frash i Blose, 2019). W analogiczny sposób można zdefiniować turystykę z wykorzystaniem quadów i samochodów off-road, gdzie szczególnie ważny wydaje się aspekt quasi-sportowy aktywności turystycznej, lub szerzej wolnoczasowej, związany z możliwością sprawdzenia się kierującego i sprzętu w trudnych technicznie warunkach środowiskowych, poza utartym szlakiem. Taka turystyka mieści się zatem również w kategoriach turystyki przygodowej. W literaturze anglojęzycznej pojęcie *drive tourism* jest bardzo popularne (np. Prideaux i Carson, 2011; Fjelstul i Fyall, 2015; Sykes i Kelly, 2016; Hanrahan et al., 2017; Qiu et al., 2018) i odnosi się najczęściej do przejazdów samochodem (lub motocyklem) po regularnych drogach utwardzonych, przy czym takich, które wyróżniają się swoistymi walorami (krętość, widokowość, krajobraz; por. Eby i Molnar, 2002; Akbar et al., 2003; Denstadli i Jacobsen, 2011). W tym ujęciu kluczowym przedmiotem analiz są motywacje i doświadczenia turystów, gdyż *drive tourism* rozpatrywana jest jako pewna forma ucieczki od codziennej rutyny (Frash et al., 2018), a przynajmniej jako ważne źródło wrażeń (Hallo i Manning, 2009; Qiu et al., 2018; Scuttari, 2019). Odnosząc się natomiast do tematu niniejszego tekstu, trzeba stwierdzić, że w tym nurcie raczej bardzo nieliczne są prace dotyczące jazdy poza drogami lub po drogach gruntowych (leśnych).

Turystyka zmotoryzowana może przybierać charakter długodystansowych, etapowych, motywowanych także poznawczo podróży, ale równie często ma charakter krótkookresowych (weekendowych, świątecznych lub codziennych) „wypadów za miasto”, tak o charakterze rekreacyjnym, jak i sportowym. Szczególnie atrakcyjne warunki dla tych ostatnich stwarzają tereny leśne. Z uwagi jednak na obowiązujące w Polsce przepisy (głównie Ustawa o lasach z 28 września 1991 r.) fakt ten generuje liczne problemy prawne, środowiskowe i w pewnym sensie ideowe („czyj jest las” w odbiorze społecznym). W świetle obowią-

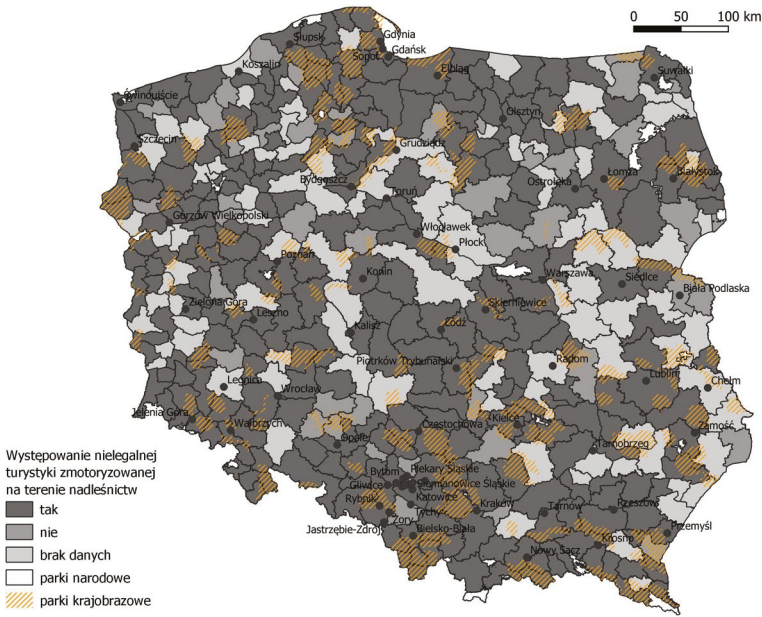
zującego prawa bezprawni (nieuprawniony) wjazd do lasu jest wykroczeniem (art. 161 Kodeksu wykroczeń). Pojazdem silnikowym w lesie można poruszać się tylko po drogach publicznych, a po drogach leśnych tylko wtedy, jeśli zostały do tego przeznaczone (musi być odpowiednie oznakowanie dopuszczające przejazd – art. 29 Ustawy o lasach). Zasady udostępniania lasów Skarbu Państwa dla ludności określają zapisy rozdziału 5 wspomnianej ustawy, w szczególności art. 26, 29 i 30.

Nielegalne turystyczne wjazdy do lasu samochodami typu off-road, quadami lub motocyklami crossowymi i enduro

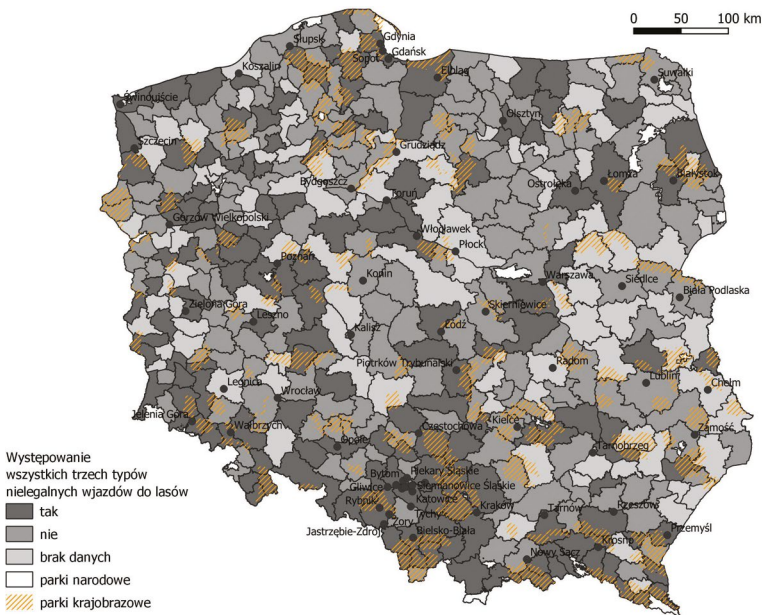
Nasilenie zjawiska

Wyniki badania ankietowego potwierdziły obserwowaną, co najmniej w ostatnich pięciu latach, powszechną obecność zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach zarządzanych przez Lasy Państwowe. Zdecydowana większość spośród 332 nadleśnictw, które odesłały ankietę (86,45%), odnotowała takie wjazdy. Stanowiły one jednocześnie 66,74% ogółu nadleśnictw w Polsce. Analizując rozkład przestrzenny odpowiedzi (ryc. 1) można stwierdzić, że zjawisko dość równomiernie dotyczy całej Polski. Nieco mniej odpowiedzi twierdzących uzyskano dla centralnej i wschodniej części kraju, przy czym wynika to niekoniecznie z większej liczby odpowiedzi negatywnych, a raczej z mniejszego zwrotu ankiet. Bardzo niekorzystnym zjawiskiem jest pokrywanie się obszarów występowania omawianego zjawiska z obszarami cennymi przyrodniczo, np. parkami krajobrazowymi. Na podstawie uzyskanych danych nie można wskazać żadnego parku, który chociażby w części nie leżał na terenie nadleśnictwa wykazującego problem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej (ryc. 1). Jako nieliczne większe fragmenty parków krajobrazowych zlokalizowane w nadleśnictwach deklarujących, że są wolne od tego problemu, można wskazać: zachodnią część Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego (obejmującą fragment doliny dolnej Narwi i Liwca), zachodnią część Przedborskiego Parku Krajobrazowego, wschodnią część Kozienickiego Parku Krajobrazowego, wschodnią część Podlaskiego Przełomu Bugu, zachodnią część Stobrowskiego Parku Krajobrazowego, północną część Nadgoplańskiego Parku Krajobrazowego, północno-zachodnią część Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego i południową część Tucholskiego Parku Krajobrazowego. Powyższe obserwacje pozwalają stwierdzić, że omawiane zjawisko może stanowić zagrożenie dla najcenniejszych przyrodniczo fragmentów kraju.

W grupie 287 nadleśnictw, które doświadczają nielegalnej turystyki zmotoryzowanej, 53,66% wskazało na wszystkie trzy rodzaje tej turystyki (z wykorzystaniem motocykli crossowych i enduro, quadów oraz samochodów typu off-road; ryc. 2), z kolei w opinii 39,73% nadleśnictw ograniczała się ona do kombinacji dwóch form (motocykle–quady, motocykle–off-road, quady–off-road), zaś jedynie 6,62% wykazało tylko jedną formę (tab. 2). Wjazdy do lasów z wykorzystaniem quadów oraz motocykli crossowych i enduro są najczęstszymi formami nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w Polsce, wykazywanymi przez odpowiednio 96,17% i 94,77% nadleśnictw, które doświadczają analizowanego problemu (ryc. 3 i 4). Wynika to zapewne z większej powszechności tego typu pojazdów – z racji rozmiarów są po prostu tańsze niż samochody typu off-road, których wjazdy na teren lasów zostały zaznaczone przez 56,10% jednostek (ryc. 5). Podczas gdy nielegalna turystyka w lasach polegająca na wjazdach na motocyklach i quadach jest powszechna



Ryc. 1. Występowanie zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej na terenie nadleśnictw w Polsce
The occurrence of illegal motorised tourism within the Forest Districts of Poland



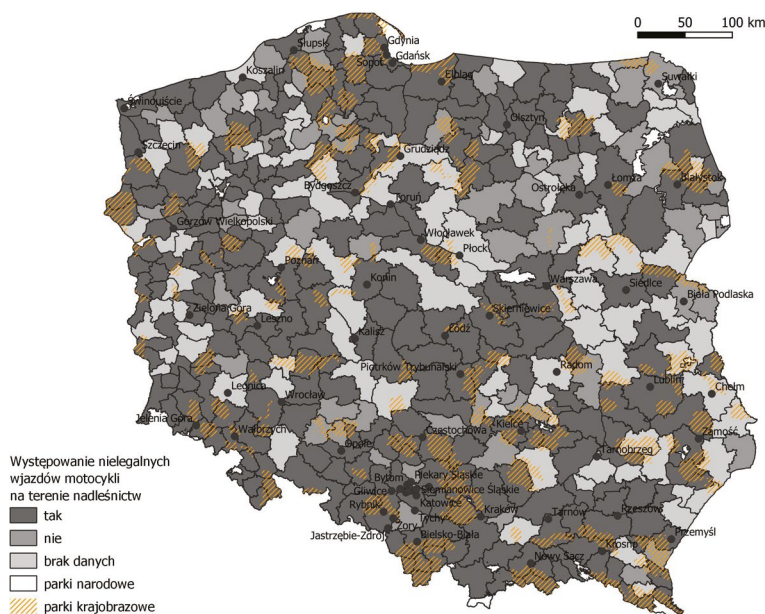
Ryc. 2. Występowanie zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej z wykorzystaniem wszystkich trzech typów pojazdów motorowych (motocykli crossowych i enduro, quadów oraz samochodów typu off-road) na terenie nadleśnictw w Polsce
The occurrence of illegal motorised tourism based around all three types of motor vehicle (cross and enduro motorcycles, quads and off-road cars), in the Forest Districts of Poland

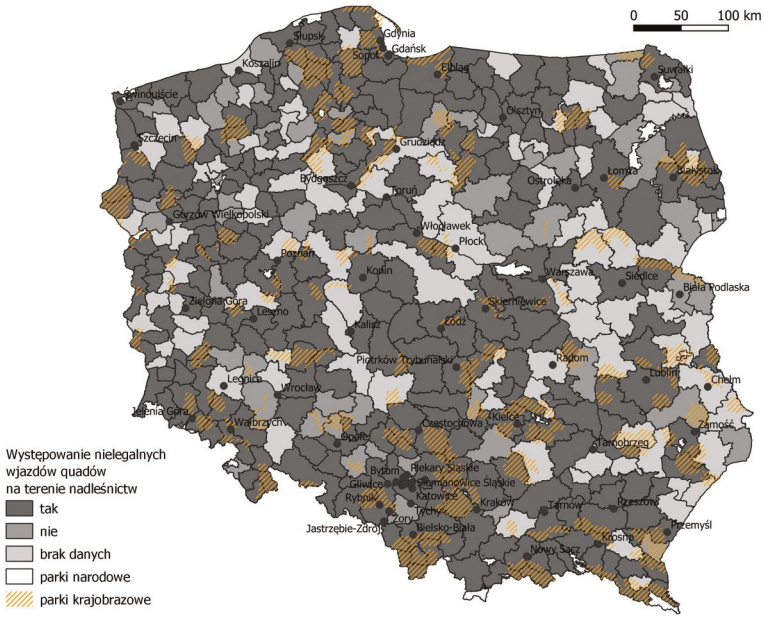
Tabela 2. Nielegalna turystyka zmotoryzowana na terenie nadleśnictw według wskazań obserwowanych typów pojazdów (n=287)*Illegal motorised tourism in Forest Districts by indications as to observed types of vehicle (n=287)*

Nielegalna turystyka zmotoryzowana z wykorzystaniem wybranych typów pojazdów	Liczba wskazań	Udział (%)
motocykle, quady i samochody off-road	154	53,66
motocykle, quady	109	37,98
motocykle, samochody off-road	2	0,70
quady, samochody off-road	3	1,05
motocykle	7	2,44
quady	10	3,48
samochody off-road	2	0,70
Razem	287	100,00

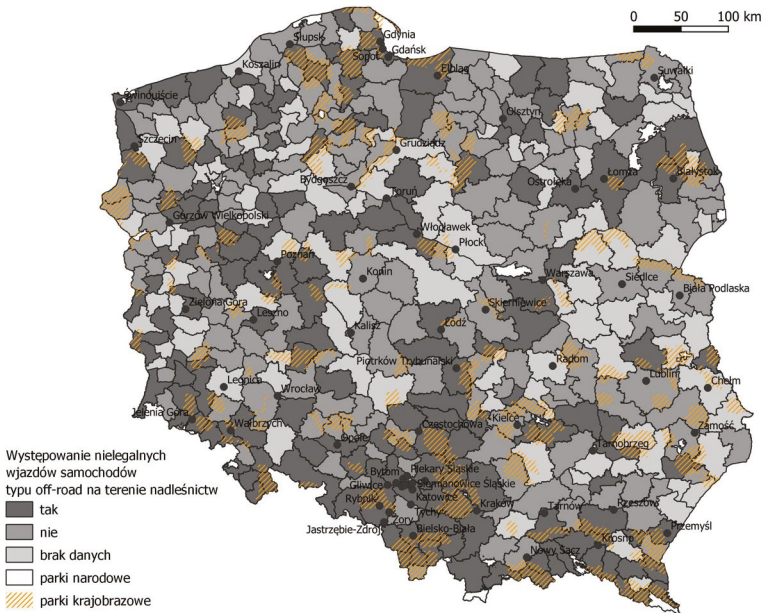
w prawie całej Polsce (ryc. 3 i 4), to ta wykorzystująca samochody typu off-road (ryc. 5) występuje częściej w górach wraz z ich przedpoiem i na wybranych wyżynach (Śląska, Jura Krakowsko-Częstochowska). Dalej na północ są to raczej wybrane nadleśnictwa, w których przypadku można wyróżnić kilka skupisk (Kotlina Gorzowska, Pojezierze Wielkopolskie, dorzecze Narwi wraz z Biebrzą, zachodni odcinek pobraża).

Niestety, także w przypadku mniej rozpowszechnionych w skali kraju przejazdów samochodami terenowymi widoczna jest zależność między obszarami występowania zja-

**Ryc. 3.** Występowanie zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej z wykorzystaniem motocykli na terenie nadleśnictw w Polsce*The occurrence of illegal motorised tourism based around motorcycles, in the Forest Districts of Poland*



Ryc. 4. Występowanie zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej z wykorzystaniem quadów na terenie nadleśnictw w Polsce
The occurrence of illegal motorised tourism based around quads, in the Forest Districts of Poland



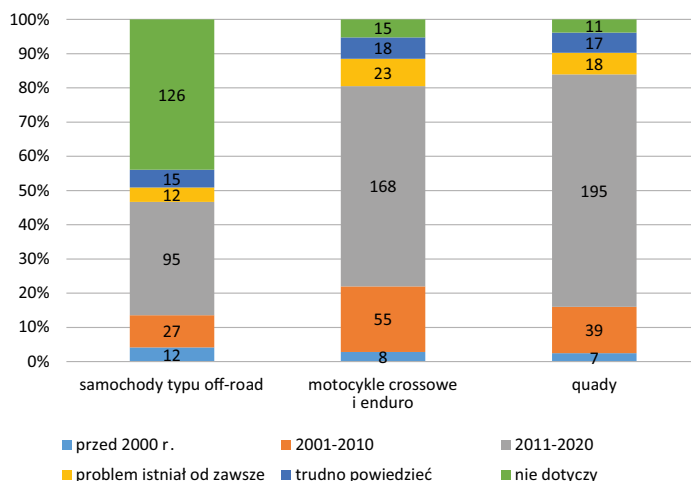
Ryc. 5. Występowanie zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej z wykorzystaniem samochodów typu off-road na terenie nadleśnictw w Polsce
The occurrence of illegal motorised tourism based around off-road cars, in the Forest Districts of Poland

wiska i terenami chronionymi, zwłaszcza w południowej części kraju (ryc. 5). Na terenie nadleśnictw, które zgłosiły ten problem, znajdują się m.in. następujące górskie parki krajobrazowe: Doliny Bobru, Rudawski, Sudetów Wałbrzyskich, Śnieżnicki, Beskidu Śląskiego, Beskidu Małego, Popradzki, Jaślicki, Ciśniańsko-Wetliński i Czarnorzesko-Strzyżowski. Spośród innych parków warto zwrócić uwagę na: Zespół Jurajskich Parków Krajobrazowych, Zespół Parków Krajobrazowych Gór Świętokrzyskich, parki krajobrazowe: Górnieniecko-Lidzbarski, Puszczy Knyszyńskiej, Dolina Słupi, Kaszubski, Trójmiejski, Mierzeja Wiślana i Wysoczyzny Elbląskiej. Na ogół są to tereny o urozmaiconej rzeźbie, co można łączyć z wyższą atrakcyjnością jazdy terenowej w takich warunkach (adrenalina, sprawdzenie umiejętności, odpowiedniej techniki jazdy). Jednocześnie w tym przypadku proceder ten może powodować większe szkody (np. silniejsza erozja).

Charakterystyka i znaczenie zjawiska

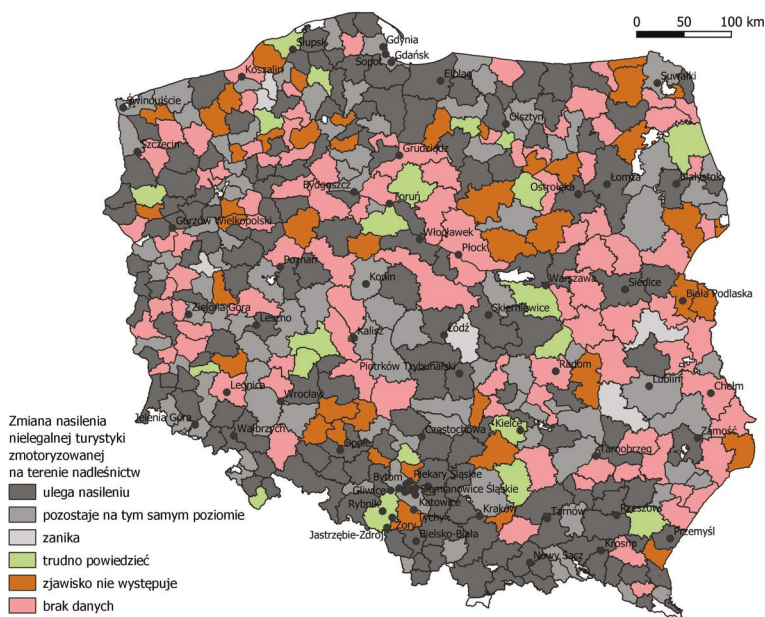
Nielegalna turystyka zmotoryzowana w lasach jest zjawiskiem na ogół dość nowym (ryc. 6). Spośród 161 nadleśnictw, które raportowały problem wjazdów samochodów typu off-road, aż 95 (59,01%) wskazało lata 2011-2020 jako okres, kiedy problem stał się zauważalny. Taką samą odpowiedź zaznaczyło 168 nadleśnictw, które miały problem z wjazdami motocykli (61,76%), oraz 195 – z wjazdami quadów (70,65%). Wcześniejsze okresy wybrało wyraźnie mniej nadleśnictw, przy czym lata 2001-2010 były liczniej reprezentowane w przypadku motocykli (55 wskazań, co stanowiło 20,22% nadleśnictw mających problem z wjazdami tego typu pojazdów). Zwraca jednak uwagę fakt, że na ogół częściej wybierano odpowiedź, że problem ten istniał od zawsze, niż że stał się zauważalny przed 2000 r.

Wśród 287 nadleśnictw, które obserwowały nielegalną turystykę zmotoryzowaną na ich terenie, 90,59% oceniło zjawisko jako nasilające się lub pozostające na tym samym poziomie (odpowiednio 56,45% i 34,15%), niezdecydowanych było 7,32%, a tylko 2,09% twierdziło, że zjawisko zanika (ryc. 7). Istotność zjawiska podkreśla również fakt, iż niele-



Ryc. 6. Okres dostrzeżenia problemu nielegalnych wjazdów do lasów, w zależności od typów pojazdów uczestniczących w procedurze (n=287)

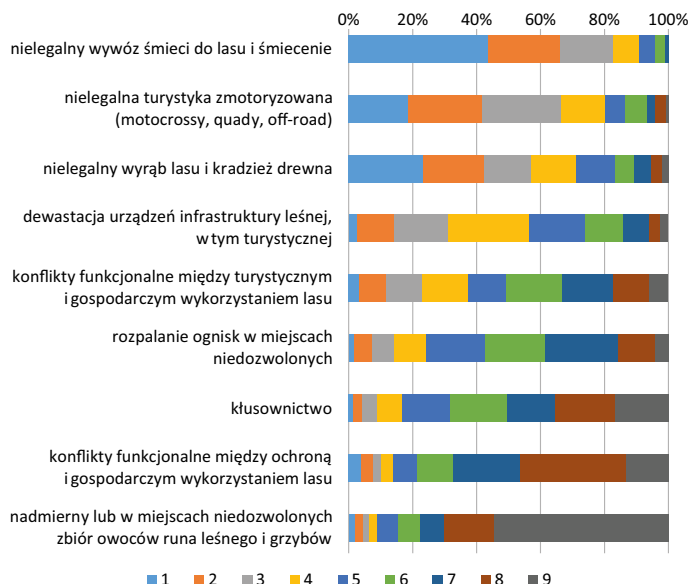
Period in which the problem of illegal entries into forests was noted, in line with types of vehicle involved (n=287)



Ryc. 7. Zmiana w natężeniu zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej na terenie nadleśnictw (białe pola – parki narodowe)
The change of intensity characterising illegal motorised tourism in Forest Districts (white fields are National Parks)

galną turystykę zmotoryzowaną, jako najważniejszy problem na swoim terenie, wskazały aż 53 nadleśnictwa, co stanowi 18,47% nadleśnictw raportujących istnienie zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach i 15,96% wszystkich nadleśnictw, które wzięły udział w ankiecie (ryc. 8). Na drugim miejscu wśród najważniejszych problemów umieściło je 67 jednostek (odpowiednio 23,33% i 20,18%), zaś na trzecim – 71 nadleśnictw (24,74% i 21,39%). Biorąc pod uwagę, że znaczenie poszczególnych problemów było oceniane w dziewięciostopniowej skali (od zjawisk najważniejszych do najmniej ważnych), to zjawisko nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach za ważne (kategorie od 1 do 4) oceniło aż 230 nadleśnictw (odpowiednio 80,14% i 69,28%), zaś za nieważne (kategorie od 6 do 9) – 39 nadleśnictw (13,59% i 11,75%), przy czym tylko w dwóch przypadkach zostało umieszczone na ostatnim miejscu (ryc. 8). Analizując rozkład odpowiedzi na to pytanie, można stwierdzić, że problemem o porównywalnym znaczeniu dla nadleśnictw jest nielegalny wyręb lasu i kradzież drewna, zaś jedyną sprawą wyraźnie ważniejszą od nielegalnej turystyki zmotoryzowanej jest wywóz śmieci do lasu i śmiecenie.

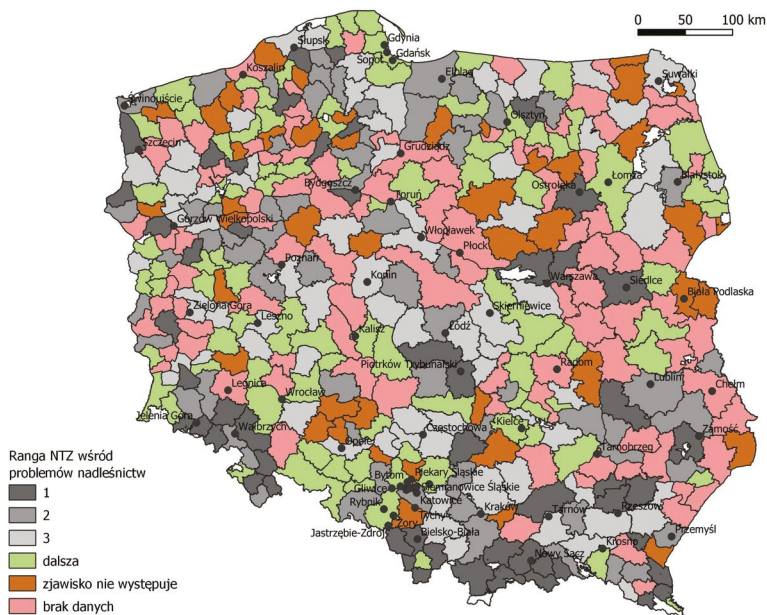
Biorąc pod uwagę przypisaną rangę problemu, najbardziej dotknięte zjawiskiem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej są nadleśnictwa na terenach górskich lub podgórskich, w południowej części kraju: w Sudetach i Karpatach, prawdopodobnie w związku z bardziej urozmaiconym pod względem topografii, stąd bardziej atrakcyjnym dla zmotoryzowanych, krajobrazem (ryc. 9). Podobną zależność można zauważyć także w przypadku Wyżyny Lubelskiej, gdzie często nielegalnie jeździ się po wąwozach lessowych, i fragmentów Krainy Wielkich Jezior na Mazurach z krajobrazem polodowcowym. Wysoka ranga problemowi była nadawana także przez niektóre nadleśnictwa w otoczeniu dużych miast (na północ



Ryc. 8. Najważniejsze problemy, z jakimi borykają się nadleśnictwa (1 – pierwszy wybór, 9 – ostatni wybór; n=287)
The most important problems Forest Districts are faced with (1 – first choice, 9 – last choice; n=287)

od Warszawy, w tym otoczenie Kampinoskiego Parku Narodowego, okolice Łodzi, rejon Zielonej Góry). Nadleśnictwa z podobnych obszarów wskazywały, że analizowane zjawisko nasila się (ryc. 7). Były to przede wszystkim jednostki z Karpat i Sudetów wraz z przedpołem, wielu obszarów z krajobrazem młodoglacjalnym na północy Polski (pojezierza Myśliborskie, Kaszubskie, Hławskie, Olsztyńskie, Wielkie Jeziora Mazurskie, Równina Tucholska, Żuławy Wiślane) oraz otoczenia Warszawy, Łodzi, Krakowa i konurbacji górnośląskiej. Na nasilenie zjawiska nie wskazywały aż tak często nadleśnictwa z Wyżyny Lubelskiej (w jednym przypadku nawet odpowiedź przeciwna – zanika), za to czyniło tak dużo jednostek z Jury Krakowsko-Częstochowskiej, wschodniej części Wału Trzebnickiego i doliny środkowej Narwi (ponadto nieznacznie zaznaczyły się też okolice Gór Świętokrzyskich). Wydaje się, że istnieje zależność przestrzenna pomiędzy nadleśnictwami wskazującymi na nasilenie zjawiska a głównymi skupiskami ludności (Górny Śląsk, Pogórze Karpackie i Podkarpacie, okolice Warszawy, Łodzi, Trójmiasta), ale inne odniesienie przestrzenne w zakresie agregacji danych (z jednej strony nadleśnictwa, z drugiej – jednostki administracyjne) uniemożliwia jednoznaczne porównanie. Nie stwierdzono istotnej statystycznie zależności w ocenie zmian w natężeniu zjawiska między nadleśnictwami, które nadawały nielegalnej turystyce zmotoryzowanej rangę od 1 do 3, a tymi, które określiły pozycję zjawiska jako dalszą (tab. 3). Wartość statystyki χ^2 wynosi 10,73, natomiast współczynnik V-Cramera – 0,19 lub współczynnik zbieżności T-Czuprowa – 0,15, co wskazuje na słaby związek pomiędzy zmiennymi (poniżej 0,29). Niemniej warto zwrócić uwagę, że aż w 83% nadleśnictw, które uznały nielegalną turystykę zmotoryzowaną za swój najważniejszy problem, zjawisko to się nasilało.

Ze zjawiskiem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach wiążą się określone negatywne konsekwencje, m.in. szkody środowiskowe, zniszczenia i konflikty (ryc. 10). Problemami, które w opinii nadleśnictw najczęściej występują, są: płoszenie zwierząt,



Ryc. 9. Nielegalna turystyka zmotoryzowana (NTZ) na terenie nadleśnictw pod względem rangi problemu (kolejno pierwszy, drugi, trzeci itd. wybór – por. ryc. 8) wśród innych problemów zgłaszanych przez nadleśnictwa (białe pola – parki narodowe)

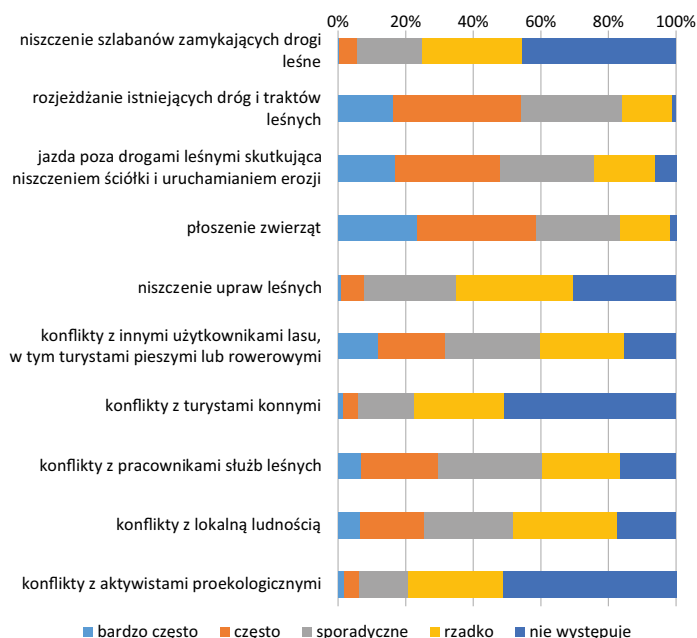
Illegal motorised tourism (NTZ) in Forest Districts in line with the importance assigned to that problem (as first, second, third, etc. choice – cf. Fig. 8), as compared with other problems reported by Forest Districts (white fields are National Parks)

Tabela 3. Zmiany w natężeniu występowania zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej (NTZ) w grupach nadleśnictw w zależności od rangi problemu przypisywanej zjawisku (kolejno pierwszy, drugi, trzeci itd. wybór – por. ryc. 8)

Changes of intensity characterising illegal motorised tourism in Forest Districts grouped in line with the ranking of the problem attributed to the phenomenon (successively as first, second, third, etc. choice – cf. Fig. 8)

Zjawisko nielegalnej turystyki zmotoryzowanej (% w wybranej grupie)	Nadleśnictwa według rangi problemu NTZ				
	1	2	3	razem (1–3)	dalsza
nasila się	83,02	65,15	58,67	67,52	50,54
pozostaje na tym samym poziomie	15,09	27,27	33,33	26,29	33,33
zanika	1,89	1,52	1,33	1,55	3,23
trudno powiedzieć	0,00	6,06	6,67	4,64	12,90
razem według grup	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

rozjeżdżanie istniejących dróg i traktów oraz jazda poza drogami leśnymi, skutkująca niszczeniem ściółki i uruchomieniem erozji. Pozornie ostatni skutek dotyczy przede wszystkim motocykli i quadów, ale w miejscach, gdzie mniejsza gęstość lasu na to pozwala (góry, tereny podmokłe), poza jakimikolwiek drogami przemieszczają się także samochody terenowe, powodujące – ze względu na swoją masę – większe zniszczenia. Na kolejnych miejscach, ale już z wyraźnie mniejszą częstotliwością, znalazły się różnego typu konflik-



Ryc. 10. Częstość występowania wybranych zdarzeń związanych z nielegalnym wjazdem samochodów typu off-road, motocykli crossowych i enduro lub quadów do lasu w opinii nadleśnictw (n=287)

The frequency of occurrence of selected incidents related to the illegal entry of off-road cars, cross and enduro motorcycles or quads into the forest, in the opinion of Forest Districts (n=287)

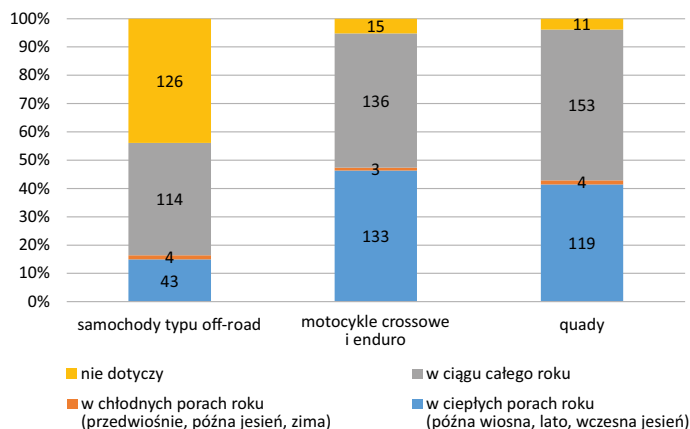
ty – z innymi użytkownikami lasu, w tym z turystami pieszymi i rowerowymi, następnie z pracownikami służb leśnych i lokalną ludnością. Szybko przemieszczające się pojazdy mechaniczne, tym bardziej w miejscach, gdzie turyści wykorzystujący las zgodnie z prawem się ich nie spodziewają, stanowią istotne zagrożenie dla zdrowia i życia. Jako problemy występujące rzadko lub w ogóle nadleśnictwa najczęściej wskazywały niszczenie upraw leśnych i szlabanów zamykających drogi leśne oraz konflikty z turystami konnymi i aktywistami proekologicznymi, przy czym wynika to głównie z małego prawdopodobieństwa zajścia takich sytuacji. Uprawy leśne zwykle są ogrodzone, stąd wjazd na ich teren musiałby wiązać się z pokonaniem płotu, co z kolei mogłoby skutkować uszkodzeniem pojazdu lub zagrożeniem dla kierującego (w przypadku motocykli i quadów). Z kolei szlabany najczęściej są po prostu otwierane lub zwyczajnie omijane, czego wyrazem są dzikie ścieżki i drogi w ich otoczeniu (kolejna przyczyna intensyfikacji niszczenia ściółki i erozji). Turystyka konna w Lasach Państwowych jest na ogół słabo rozwinięta, co wynika z konieczności uprawiania jej w oparciu o wyznaczone szlaki, których jest niewiele (Kacprzyk i Rothert, 2013; Krakowska et al., 2014). Prawdopodobieństwo spotkania turystów motorowych w lasach z aktywistami proekologicznymi jest niewielkie, stąd niskie nasilenie konfliktów pomiędzy tymi dwoma grupami. Dodatkowo trzeba zdawać sobie sprawę, że możliwości walki działaczy ekologicznych z omawianymi procederem są jeszcze mniejsze niż służb leśnych.

Nielegalna turystyka zmotoryzowana w Lasach Państwowych ma charakter zarówno indywidualny, jak i zorganizowany (zbiorowy). Na charakter wyłącznie indywidualny wskazało 14,63% nadleśnictw, zaś na wyłącznie zbiorowy 2,09%. Najczęściej respondenci

wskazywali, że oba typy występują równocześnie, przy czym na dominację indywidualnych wjazdów do lasu nad zbiorowymi wskazało aż 58,53% nadleśnictw doświadczających nielegalnej turystyki zmotoryzowanej, zaś na dominację charakteru zbiorowego – 23,00%. Jeśli chodzi o pochodzenie „turystów”, to w opinii respondentów dominują Polacy, i to raczej z okolicznych miejscowości. Na uprawianie nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach przez osoby z zagranicy wskazały tylko 24 nadleśnictwa (czyli 8,36% tych z problemem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej), z czego w 14 przypadkach dodatkowo znajdowali się oni pod opieką lokalnych „przewodników”. W tej grupie dość często występowały nadleśnictwa o nadgranicznym położeniu (12 nadleśnictw bezpośrednio przy granicy: Gubin, Krościenko, Lipinki, Mieszkowice, Pieńsk, Rybnik, Rymanów, Rzepin, Szklarska Poręba, Śnieżka, Świeradów, Trzebież; 4 nadleśnictwa w drugiej linii: Jawor, Krzystkowice, Lwówek Śląski, Złotoryja; 1 w trzeciej linii: Międzyrzecz, 2 w czwartej: Drawsko, Międzychód; łącznie 19 nadleśnictw), co wyjaśnia obecność obcokrajowców. Zwraca też uwagę, że duża część z nich (16) leży przy granicy z Niemcami, mniejsze znaczenie ma pogranicze z Republiką Czeską i Słowacją. W pozostałych przypadkach byli to „turyści” krajowi (268 wskazań, czyli 93,38%), zaś 20 nadleśnictw (6,97%) nie było w stanie wskazać dominującej grupy. Także polscy odbiorcy czasem korzystają z „przewodników” – zwróciło na to uwagę 28 nadleśnictw, jednak biorąc pod uwagę liczbę wszystkich polskich „turystów”, wartość ta była niewielka (9,76% spośród ogółu nadleśnictw dotkniętych nielegalną turystyką zmotoryzowaną). W kontekście pochodzenia osób wjeżdżających do lasów, proszono nadleśnictwa o określenie, czy są to miejscowi (mieszkańcy okolicznych miejscowości) czy też raczej przyjezdni (mieszkańcy innych regionów lub państw). Pierwsza grupa wyraźnie dominowała – wskazała ją 66,90% nadleśnictw, które doświadczają problemu nielegalnych wjazdów, zaś drugą zaznaczyło tylko 14,98% (pozostali respondenci nie mieli wyrobionego zdania w tym względzie). Rodzaj pojazdów, które służą do poruszania się po lasach, nie ma raczej wpływu na rozkład odpowiedzi. Jedynie w przypadku nadleśnictw, które mają problem z wjazdami samochodów typu off-road, zaznaczył się nieco wyższy odsetek przyjezdnych (19,88% względem 15,07% w nadleśnictwach, w których występują nielegalne wjazdy na motocyklach oraz 14,85% w przypadku quadów), ale różnice są na tyle niewielkie, że trudno mówić tu o istotności zjawiska i wyciągać jakieś jednoznaczne wnioski.

Choć problem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej na terenach leśnych dotyczy całej Polski, przekonanie nadleśnictw o tym, iż biorą w nim udział przede wszystkim miejscowi, wskazuje na konieczność podejmowania działań prewencyjnych również (a może przede wszystkim) na polu lokalnym (współpraca z władzami gminnymi) w zakresie zwiększenia zaangażowania lokalnych służb (policja, straż gminna) w zwalczanie procederu oraz edukacji poprzez: piętnowanie określonych działań, eliminowanie społecznego przyzwolenia na łamanie prawa oraz tworzenie legalnych alternatyw dla nielegalnej turystyki zmotoryzowanej.

Nielegalne wjazdy do lasu samochodów typu off-road, motocykli crossowych i enduro lub quadów na terenie nadleśnictw są zjawiskiem raczej całorocznym (ryc. 11), ewentualnie przypadającym na ciepłe pory roku (od późnej wiosny do wczesnej jesieni), przy czym ten drugi aspekt dotyczy oczywiście w większym stopniu motocykli i quadów (odpowiednio 48,90% i 43,12% nadleśnictw, na terenie których występują przejazdy tych typów pojazdów po lasach; dla porównania dla samochodów off-road odsetek dla okresu letniego wynosił tylko 26,71%). W przypadku każdego środka transportu nadleśnictwa wskazywały najczęściej całoroczny charakter zjawiska, lecz w przypadku motocykli przewaga nad wyłącznie okresem letnim była nieznaczna (jedynie trzy nadleśnictwa więcej), nieco



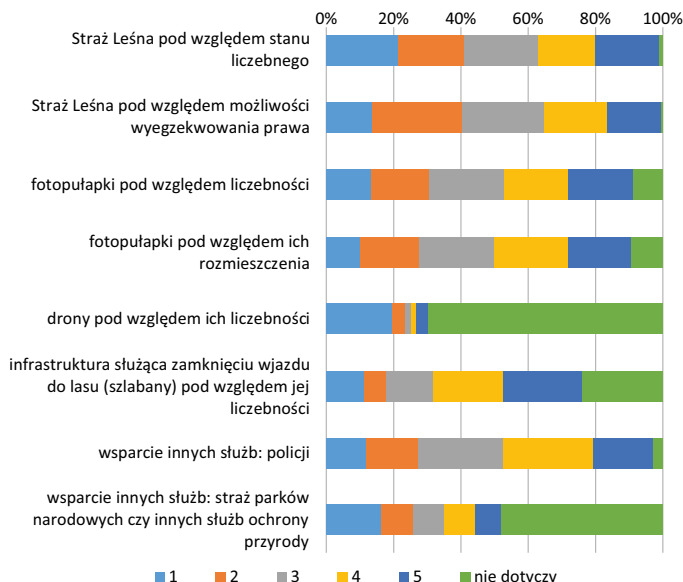
Ryc. 11. Okres występowania zjawiska nielegalnych wjazdów do lasu samochodów typu off-road, motocykli crossowych i enduro lub quadów w skali roku (n=287)

The period during the year in which illegal entries of off-road cars, cross and enduro motorcycles or quads occur in forests (n=287)

wyraźniej zaznaczyła się w przypadku quadów (różnica 34 nadleśnictw), zaś największa była dla samochodów off-road (różnica 71 nadleśnictw). Tylko pojedyncze nadleśnictwa wskazywały na nasilenie się zjawiska w chłodnych porach roku. Ponadto, poza porą roku na intensywność omawianego zjawiska wpływ ma też dzień tygodnia (podział na dni robocze i wolne) oraz pora doby. Z pierwszym stwierdzeniem zgodziło się aż 72,13% nadleśnictw z problemem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej, zaś z drugim – 48,08%. Brak wpływu tych czynników zadeklarowało odpowiednio tylko 8,36% i 18,47% nadleśnictw, zaś pozostałe nie miały zdania w tym względzie.

Walka i przeciwdziałanie nielegalnej turystyce zmotoryzowanej

Kolejnym podjętym zagadnieniem była efektywność środków walki z nielegalną turystyką zmotoryzowaną w lasach. Respondenci mieli ocenić, czy stosowane rozwiązania są wystarczające, stosując pięciostopniową skalę (im wyższa wartość tym lepiej). Wyniki są niejednoznaczne i raczej nie napawają optymizmem (ryc. 12). Dominowały wskazania na wartości pomiędzy wartościami skrajnymi (3, 4, nieco mniej 2), zaś wskazania na wartości skrajne (1 i 5) były umiarkowanie liczne. Najwięcej najwyższych ocen uzyskała infrastruktura służąca zamknięciu wjazdu do lasu (szlabany) pod względem jej liczebności, dalej kolejno fotopułapki pod względem liczebności i rozmieszczenia oraz Straż Leśna pod względem stanu liczebnego. Niejednoznaczność wyników wyraża się jednak w tym, że ostatnia cecha była też najczęściej oceniana jednoznacznie negatywnie. Więcej ocen pozytywnych (4 i 5) niż negatywnych (1 i 2) uzyskały: infrastruktura służąca zamknięciu wjazdu do lasu pod względem jej liczebności (największa przewaga ocen pozytywnych), wsparcie policji oraz fotopułapki pod względem liczebności i rozmieszczenia. Natomiast przewaga ocen negatywnych dotyczyła: dronów pod względem ich liczebności (największa przewaga ocen negatywnych), Straży Leśnej pod względem możliwości wyegzekwowania prawa i stanu liczebnego oraz wsparcia innych służb pod postacią strażników



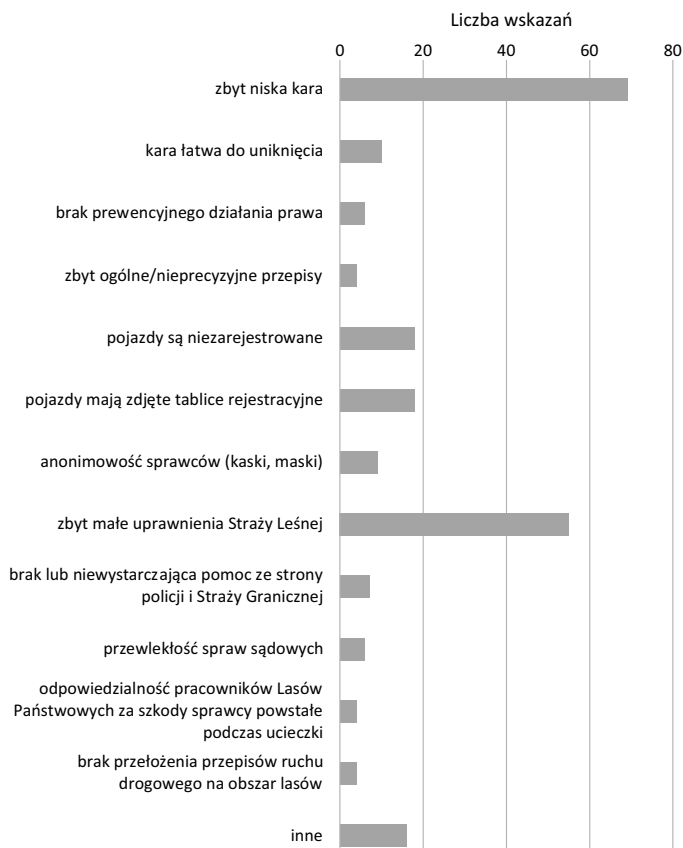
Ryc. 12. Efektywność środków walki z nielegalnymi wjazdami do lasu samochodów typu off-road, motocykli lub quadów, biorąc pod uwagę wybrane kryteria, w opinii władz nadleśnictw (w skali 1 – zupełnie niewystarczające do 5 – całkowicie wystarczające; n=287)

The effectiveness of measures to combat illegal entry of off-road cars, motorcycles or quads into forests, taking into account the selected criteria, and in the opinion of Forest District authorities (on a scale from 1 – entirely insufficient to 5 – entirely sufficient; n=287)

parków narodowych czy innych form ochrony przyrody. Na podstawie uzyskanych wyników można stwierdzić, że drony nie są efektywnym środkiem walki z nielegalną turystyką zmotoryzowaną w lasach – po pierwsze nie są powszechne w nadleśnictwach, po drugie – są raczej negatywnie oceniane (co zapewne łączy się z pierwszym). Podobny obraz rysuje się w przypadku wsparcia straży parków narodowych lub innych służb ochrony przyrody – ze względu na rozmieszczenie tego typu form ochrony dotyczy to tylko wybranych nadleśnictw, a tam, gdzie występuje, współpraca jest określana najczęściej jako niewystarczająca. W pozostałych przypadkach rozkład odpowiedzi nie pozwala na jednoznaczne ocenienie efektywności danego środka.

Podobnie niejednoznaczne okazały się odpowiedzi w zakresie skuteczności przepisów prawnych odnoszących się do sytuacji nielegalnych wjazdów do lasu – spośród 287 nadleśnictw dotkniętych tym problemem 36,24% uznało je za skuteczne, zaś 42,86% było przeciwnego zdania (reszta nie miała opinii na ten temat). Dzieląc nadleśnictwa według typów pojazdów wykorzystywanych do jeżdżenia po lasach, zwraca uwagę nieco wyższy odsetek przypadający na odpowiedź negatywną w przypadku samochodów typu off-road (49,69% względem 43,38% dla motocykli i 43,48% dla quadów), ale różnice są bardzo niewielkie i trudno je uznać za istotne. Wśród przyczyn nieskuteczności obowiązującego prawa (ryc. 13) najczęściej wskazywano na zbyt niskie kary (69 wskazań, co stanowi 24,04% nadleśnictw raportujących zjawisko nielegalnej turystyki zmotoryzowanej). Koresponduje to z odpowiedziami na kolejne pytania, w których aż 67,25% nadleśnictw dotkniętych analizowanym problemem oceniło, że maksymalna wysokość mandatu przewidziana za nie-

legalny wjazd do lasu jest za niska (dodatkowo 1,05% uznało ją za zbyt niską, ale tylko dla „turystów” zagranicznych; ponadto 27,18% oceniło ją za wystarczającą, tylko jedno nadleśnictwo za zbyt wysoką, zaś pozostali nie mieli zdania w tym względzie). Ponadto 62,71% traktowało ją jako niespełniającą założonej roli odstraszałającej przed uprawianiem tego rodzaju aktywności w lesie (przeciwnego zdania było 21,60% respondentów, reszta nie miała zdania). Wśród innych przyczyn nieskuteczności przepisów prawnych odnoszących się do sytuacji nielegalnych wjazdów do lasu (ryc. 13) wskazywano zbyt małe uprawnienia Straży Leśnej (55 nadleśnictw, czyli 19,16% tych, które są dotknięte zjawiskiem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej), brak obowiązku rejestracji niektórych typów pojazdów oraz zdejmowanie tablic rejestracyjnych z pojazdów w czasie jazu po lasach (po 18 wskazań, czyli 6,27%). Dwa ostatnie przypadki powodują, że nie można określić sprawcy i jedyną drogą do jego ukarania jest zatrzymanie na gorącym uczynku, co – biorąc pod uwagę m.in. prędkość i wyszkolenie w technice jazdy – jest bardzo trudne. W momencie, kiedy pojazdy nie mają jednoznacznie identyfikujących ich oznaczeń, fotopułapki także stają się bezużyteczne.



Ryc. 13. Przyczyny nieskuteczności przepisów prawnych odnoszących się do sytuacji nielegalnych wjazdów do lasu w opinii władz nadleśnictw
Reasons for the ineffectiveness of legal provisions relating to the situation of illegal entry into forest, in the opinion of Forest District authorities

Biorąc pod uwagę kompetencje Straży Leśnej, to najczęściej (24 wskazania) zwraca się uwagę na brak odpowiednich uprawnień (ale też możliwości) do zatrzymania pojazdu i sprawców. Samochody służbowe Straży Leśnej nie są wpisane jako środek przymusu bezpośredniego, w związku z czym nie można nimi blokować przejazdu czy w inny sposób próbować zatrzymać pojazd (ponadto brak technicznego przygotowania pojazdu i przeszkolenia kierowców do szybkiej jazdy w terenie). Na drugim miejscu w grupie spraw dotyczących Straży Leśnej znalazł się brak możliwości identyfikacji sprawcy, w tym weryfikacji przy braku dokumentów (18 wskazań). Osoby jeżdżące nielegalnie po lesie często celowo nie mają przy sobie dokumentów, co nawet w przypadku zatrzymania utrudnia postawienie zarzutów (konieczne jest wezwanie policji, co nie zawsze jest możliwe w związku z różnym zasięgiem telefonicznym w lasach). Powyższe wiąże się z innymi problemami: brak dostępu do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) oraz baz osobowych PESEL, RODO, UODO (także w terenie, odpowiednio 9 i 3 wskazania), jak również brak jednolitego systemu łączności służb (3 wskazania). Aż 13 nadleśnictw podkreśliło, że efektywność stosowania prawa podniosłaby możliwość zajęcia pojazdu sprawcy, a trzy zwróciły uwagę na brak możliwości karania za inne wykroczenia, np. jazdę pojazdem niezarejestrowanym, bez obowiązkowego ubezpieczenia, bez uprawnień do kierowania pojazdem, także dość powszechne w lasach. Spośród innych przyczyn, niepowiązanych już ze Strażą Leśną, wskazywano na anonimowość sprawców, którzy często są zamaskowani (i nie posiadają dokumentów, 9 wskazań), brak lub niewystarczająca pomoc ze strony policji i Straży Granicznej (7 wskazań), przewlekłość spraw sądowych (6 wskazań; także kary nakładane przez sądy, czasem niższe niż mandaty Straży Leśnej) oraz klasyfikację wjazdu do lasu tylko jako wykroczenia, choć szybko przemieszczające się pojazdy stanowią zagrożenie dla zdrowia i życia innych użytkowników tego terenu (2 wskazania). Ponadto część leśników boi się konsekwencji prawnych związanych ze szkodami wyrządzonymi sprawcy podczas pościgu za nim (4 wskazania), jak również zwraca się uwagę na to, że ściganie sprawców także powoduje zagrożenie dla innych użytkowników lasów (3 wskazania).

Dość małym zainteresowaniem wśród nadleśnictw cieszy się Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa. Tylko 21,25% nadleśnictw, które doświadczają nielegalnej turystyki zmotoryzowanej, zgłaszało ten fakt na wspomnianym portalu. Zdecydowana większość tego nie czyniła (63,07%) lub w ogóle go nie znała (15,68%). Poza formalno-prawnymi sposobami walki z opisywanym procederem lokalnie zdarzają się inicjatywy oddolne, jak np. rozpięcie linek na drogach często używanych przez motocyklistów lub rozsypywanie gwoździ. O tego typu praktykach czasem donoszą media (np. Kasperska, 2014; Infoława, 2020; Lasy Państwowe, 2020). Jakkolwiek cel tych działań może być słuszny, to stwarzają one dalsze niebezpieczeństwo, zwłaszcza dla turystów rowerowych. Skala tego zjawiska jest jednak niewielka – jego istnienie na swoim terenie zadeklarowało 10,80% nadleśnictw, zaś większość uznała, że nie ma ono miejsca (56,45%) lub nie mają o tego typu praktykach wiedzy (32,75%).

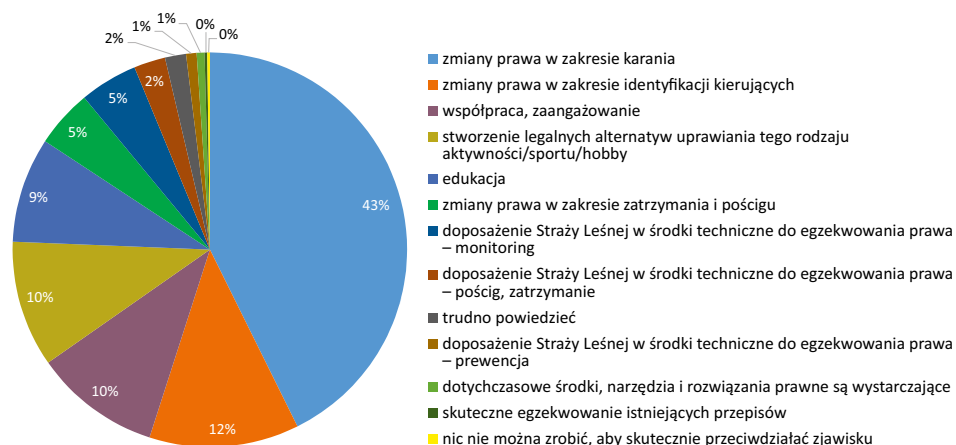
Powyższe problemy powodują, że osób zatrzymanych i ukaranych za nielegalny wjazd do lasu w celach turystyczno-rekreacyjnych jest na ogół dość mało. Spośród wszystkich nadleśnictw, w których problem ten występuje, w 81,18% w 2020 r. było to poniżej 10 przypadków, zaś w 17,42% od 10 do 50 przypadków. Tylko trzy nadleśnictwa wskazały, że ukaraniem zakończyło się od 51 do 100 przypadków nielegalnych wjazdów do lasu samochodów typu off-road, motocykli lub quadów, zaś tylko w jednym – powyżej 100 przypadków. Większość respondentów jest zgodna, że liczba zatrzymanych i ukaranych to tylko

jakaś część ogółu zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach. 64,46% określiło, że jest to tylko znikoma część, 17,07% – znacząca część, zaś tylko 2,09% uznało, że udaje się ukarać niemal wszystkie przypadki, mające miejsce na ich terenie (15,68% nie miało zdania w tej sprawie). Warto przy tym zwrócić uwagę, że spośród sześciu nadleśnictw, które udzieliły takiej odpowiedzi (niemal wszystkie zdarzenia), tylko w jednym udało się ukarać 10-50 przypadków nielegalnych wjazdów, zaś w pozostałych było to poniżej 10 przypadków.

Propozycje zmian

Nadleśnictwa biorące udział w badaniu poproszono o przedstawienie rozwiązań, które mogłyby skutecznie pomóc w walce z procederem nielegalnych wjazdów na tereny leśne. Uzyskano w ten sposób 464 wskazania, które pogrupowano pod względem ich podobieństwa (ryc. 14). Zdecydowana większość z nich koncentruje się wokół problemu przeciwdziałania niskiej skuteczności istniejących obecnie rozwiązań prawnych, technicznych i organizacyjnych dedykowanych walce z tym „szkodnictwem leśnym” (pojęcie „szkodnictwa leśnego” jest często stosowane przez leśników – por. Pasternak, 2014). Jako antidotum miałyby posłużyć kolejno: zmiany prawa w zakresie karania i możliwości identyfikacji kierujących, bardziej efektywna współpraca różnych służb (głównie policji), ale także – co ważne – tworzenie warunków do legalnego uprawiania turystyki zmotoryzowanej na terenach leśnych lub poza nadleśnictwami. Kluczowa w tym kontekście jest edukacja i zmiany w zakresie prawa – wzrost uprawnień służb leśnych do zatrzymywania, kontroli i pościgu (ryc. 14).

Nadleśnictwa mają świadomość, iż problem nielegalnej turystyki zmotoryzowanej wymaga wdrożenia wielotorowych i kompleksowych działań godzących obie strony konfliktu (tab. 4 i 5). Wśród najczęściej wskazywanych potencjalnie skutecznych środków czwartą i piątą pozycję zajęły te związane z edukacją (w zakresie piętnowania szkodnictwa leśnego



Ryc. 14. Grupy działań, których wdrożenie według nadleśnictw może polepszyć skuteczność walki z nielegalną turystyką zmotoryzowaną na terenach leśnych
Groups of actions whose implementation may – in the view of the Forest Districts – raise the effectiveness of the fight against illegal motorised tourism in forests

i zwalczania przyzwolenia społecznego) lub szukaniem legalnych alternatyw, które odciągnęłyby przynajmniej część zmotoryzowanych od lasu (tab. 5).

Tabela 4. Proponowane przez nadleśnictwa rozwiązania prawne w zakresie walki z nielegalną turystyką zmotoryzowaną na terenach leśnych

Legal solutions Forest Districts propose in order to combat illegal motorised tourism in forests

Zmiany prawa w zakresie:		Liczba wskazań
karanie	• zaostrzenie kar (wysokie lub dotkliwe – związane z wysokością zarobków)	93
	• konfiskata lub przepadek pojazdu	49
	• kary za brak lub zastraszanie tablic rejestracyjnych, brak przeglądu, ubezpieczenia czy uprawnień do prowadzenia pojazdu	13
	• utrata lub czasowe zatrzymanie uprawnień kierującego	7
	• nieuchronność kary	7
	• uwrażliwienie środowisk sędziowskich na wagę problemu (przeciwdziałanie umorzeniom, karom niższym niż wnioskowane)	5
	• obligatoryjne prace społeczne	4
	• obligatoryjne punkty karne dla osób łamiących zakaz wjazdu do lasu	4
	• odholowanie na policyjny parking i ponoszenie kosztów z tym związanych pojazdów niezarejestrowanych, bez przeglądów, ubezpieczenia OC; zabezpieczenie pojazdów na poczet kary	4
	• zmiana rangi czynu (nielegalnego wjazdu do lasu) z wykroczenia na przestępstwo	3
	• zmiana prawa (bliżej niesprecyzowana)	3
	• obowiązek naprawienia szkód związanych z nielegalnym wjazdem do lasu	2
	• zmiany w kodeksie drogowym: zakaz poruszania się pojazdami typu quad i motocykle crossowe po terenach innych niż drogi publiczne (za wyjątkiem służb)	1
	• skrócenie czasu postępowania sądowego	1
	• niezatrzymywanie się do kontroli Straży Leśnej traktowane jako przestępstwo	1
• rozwiązania prawne analogiczne do tych wprowadzonych na Słowacji	1	
identyfikacja kierujących	• obowiązkowa rejestracja wszystkich pojazdów silnikowych	40
	• mobilny dostęp do baz PESEL, CEPIK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców), KSIP (Krajowy System Informacyjny Policji), ułatwiających w terenie identyfikację zatrzymanego	15
	• większa kontrola sprzedaży pojazdów, zwłaszcza typu quad i motocykl crossowy	1
	• większa pomoc i zaangażowanie policji w ustaleniu sprawców wykroczeń	1
zatrzymanie, pościg	• możliwość użycia kolczatek do zatrzymywania	7
	• zwiększenie uprawnień Straży Leśnej do zatrzymania do kontroli i pościgu popełniających wykroczenie	6
	• rozszerzenie katalogu środków przymusu bezpośredniego o pojazd służbowy Straży Leśnej	3
	• samochody Straży Leśnej jako uprzywilejowane	3
	• zmiana przepisów prawa w kontekście odpowiedzialności Straży Leśnej za następstwa pościgu (w odniesieniu do ludzi i mienia)	2
	• zmiana prawa w zakresie zatrzymywania przez Straż Leśną do kontroli – strażnik powinien móc zatrzymywać do kontroli z samochodu	1

Tabela 5. Pozostałe rozwiązania proponowane przez nadleśnictwa w zakresie walki z nielegalną turystyką zmotoryzowaną na terenach leśnych*Other solutions proposed by Forest Districts to combat illegal motorised tourism in forests*

Rozwiązania w przeciwdziałaniu nielegalnej turystyce zmotoryzowanej na terenach leśnych			Liczba wskazań
doposażenie Straży Leśnej w środki techniczne do egzekwowania prawa	monitoring	• zwiększenie liczby fotopułapek	11
		• zwiększenie obsad posterunków Straży Leśnej	8
		• zwiększenie liczby dronów	3
	zatrzymanie, pościg	• doposażenie posterunków w motocykle i quady lub inny sprzęt, który umożliwia prowadzenie skutecznego pościgu	12
	prewencja	• większa liczba szlabanów	4
współpraca, zaangażowanie	• realne zaangażowanie się w walkę z procederem wszystkich służb, głównie policji, Straży Granicznej, Straży Gminnej itp.		31
	• zwiększenie częstotliwości wspólnych akcji służb (w tym policji) skierowanych na ujawnianie przypadków nielegalnych wjazdów do lasu (w różnych porach doby, dniach tygodnia lub sezonach)		12
	• szczegółowe kontrole pojazdów typu quady, motocykle, samochody off-road na drogach publicznych (przed potencjalnym wjazdem do lasu) przez służby: policję, ITD oraz monitoring dróg dojazdowych do lasu		3
	• większe zaangażowanie służb leśnych		1
	• większe zaangażowanie środowisk związanych z lasem, myśliwych, turystów, wszystkich korzystających z lasu w ujawnianie, raportowanie o procederze		1
stworzenie legalnych alternatyw uprawiania tego rodzaju aktywności/sportu/hobby	• wyznaczenie wybranych dróg leśnych (także z użytkowaniem za odpłatnością) lub stworzenie torów off-road na bliżej niesprecyzowanych terenach lub na wybranych obszarach w obrębie nadleśnictw: np. na terenach nieprodukcyjnych (np. pod liniami wysokiego napięcia), we współpracy ze środowiskami miłośniczymi (kontrola samego środowiska)		37
	• wsparcie dla inicjatyw tworzenia torów off-road, ale nie na terenach nadleśnictw		11
edukacja	• kampanie społeczne (np. w mediach, ale i w skali lokalnej, np. na tablicach ogłoszeń sołectw) piętnujące szkodnictwo leśne w postaci nielegalnych wjazdów do lasu, wpływające na zmianę mentalności i postrzegania zjawiska		38
	• wiedza o konsekwencjach leśnego szkodnictwa przekazywana na kursach prawa jazdy		1
	• szkolenia Straży Leśnej w zakresie prawa oraz technik służących zatrzymaniu, kontroli czy pościgowi		1

Dyskusja

Nadleśnictwa dostrzegają poważny problem związany z brakiem możliwości wyegzekwowania istniejącego prawa w zakresie kompetencji Służb Leśnych (por. Pasternak, 2014) i obowiązków kierujących w zakresie rejestracji pojazdu i posiadania uprawnień oraz poddawania się kontroli w obu tych względach. Powszechność zjawiska i jego ranga wśród wielu problemów, z którymi borykają się nadleśnictwa, uzasadnia podjęcie pilnych działań mających na celu zwiększenie aplikacyjności i skuteczności istniejących rozwiązań prawnych. Obowiązkiem ustawodawcy jest dostarczenie kompleksowych i skoordynowanych rozwiązań w wielu obszarach prawnych. Działania w zakresie doposażania Straży

Leśnej np. w fotopułapki, pojazdy umożliwiające pościg czy narzędzia służące zatrzymaniu nie spełnią swojej roli w obliczu braku możliwości identyfikacji kierujących czy łatwej możliwości uniknięcia kary za popełnione wykroczenie. Jak napisało w ankiecie jedno z nadleśnictw:

„Należy dążyć przede wszystkim do zmiany prawa, aby konsekwencje nielegalnych wjazdów pojazdami typu cross i quad były na tyle dotkliwe, aby odstraszały kierujących. Widmo otrzymania mandatu w maksymalnej kwocie 500 zł za nielegalny wjazd tego typu pojazdem na teren leśny w dzisiejszych czasach brzmi jak zachęta, a ucieczka przed Strażą Leśną traktowana jest jako dodatkowa atrakcja. Gdyby wprowadzić odstraszący przepis o przypadku mienia (np. quad), którego średnia wartość to 50-60 tysięcy złotych, to kierujący trzy razy zastanowiłby się zanim złamie prawo”.

Z drugiej jednak strony warto podkreślić, iż nadleśnictwa dostrzegają również nieskuteczność – na dłuższą metę – postępującej penalizacji zjawiska nielegalnych wjazdów do lasu (Służby Leśne na wzór teksańskich Rangersów czy amerykańskiej straży granicznej?). Wzrost środków penalizacji zjawiska nie gwarantuje sukcesu w walce z nielegalną turystyką na terenach leśnych bez podjęcia działań o charakterze:

- 1) edukacyjnym na poziomach: globalnym piętnującym zachowania niezgodne z prawem i szkodliwe środowiskowo, lokalnym (monitoring, przełamanie źle pojmowanej lokalnej solidarności) oraz środowiskowym (wsparcie dla odpowiedzialnych postaw samego środowiska motorowego);
- 2) szukania legalnych alternatyw dla turystyki zmotoryzowanej na terenach leśnych (?) lub innych, specjalnie do tego wyznaczonych.

W tym drugim kontekście znów warto przytoczyć jedną z wypowiedzi z ankiety:

„Ustalenie odrębnych tras crossowych np. kilku bądź kilkunastu w Polsce, które mogłyby kanalizować ruch turystyczny, ograniczając wjazd do lasu w innych terenach leśnych. Np. według wzoru/schematu, który zastosowano wyznaczając obszary pilotażowe do uprawiania aktywności typu bushcraft i survival”.

Powyższy pomysł nie jest nowy – już w 2018 r. realizowana była wspólna kampania świętokrzyskiej policji i Lasów Państwowych pn. „Wyjeżdżamy z lasu na tor” (Nowicka, 2020). Akceptacja nadleśnictw dla konieczności szukania (równoległych do zmian w istniejącym prawie) rozwiązań alternatywnych w eliminowaniu zjawiska nielegalnej turystyki zmotoryzowanej na terenach leśnych jest zauważalna (choć niepowszechna) i przejawia się w sugestiach tworzenia miejsc (lub wsparcia dla tych działań), w których pasjonaci motoryzacji mogliby realizować swoje hobby. Nie ma jednak jednomyślności w takich kwestiach jak:

- 1) Czy tory, trasy, obszary dla motocykli, quadów i samochodów typu off-road miałyby powstawać na terenach Lasów Państwowych czy poza nimi?
- 2) Jeśli taka infrastruktura miała powstać na terenach Lasów Państwowych, na jakich zasadach miałyby to mieć miejsce? Przedmiotem dyskusji staje się problem odpowiedzialności prawnej za skutki ewentualnych wypadków, uszkodzenia mienia itp. oraz w jaki sposób wybierane byłyby miejsca do uprawiania sportów motorowych na terenach leśnych, na podstawie kombinacji jakich kryteriów: eko-

nomicznych (tereny nieprodukcyjne na terenie lasu), ekologicznych (jak najmniej wpływ na przyrodę) i środowiskowych (m.in. podatność na erozję, konieczność rekultywacji).

Idea tworzenia specjalnych tras lub wytyczania obszarów dojazd off-road wymaga określenia podmiotu, który odpowiadałby za ich przygotowanie, utrzymanie oraz za bezpieczeństwo ich użytkowników. Ponieważ trasy takie byłyby pod pewnymi względami bardzo podobne do szlaków turystycznych, warto przypomnieć pojęcie operatora szlaku (Robaczyński, 2006, 2007; Gospodarek, 2007, 2012), które było proponowane od 2006 r. w planowanej ustawie o szlakach turystycznych (założenia do projektu ustawy pochodzą z 2010 r.). Niestety prace nad nią zawieszono i – choć bardzo potrzebna – nigdy nie weszła w życie (z drugiej strony wiele ówczesnych propozycji wzbudziło szereg wątpliwości). Jakkolwiek wówczas pomysłowi ustanowienia funkcji operatora szlaku bardzo sprzeciwiało się Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (Kapłon, 2010), w kontekście tematu analizowanego w niniejszym tekście jest ona bardzo przydatna, więc warto przypomnieć podstawowe założenia. Operatorem szlaku turystycznego miały być „każdy podmiot prawa, który zamierza wytyczyć szlak turystyczny i spełnia warunki ustalone ustawowo [...]” (Gospodarek, 2012, s. 21). Do jego obowiązków należeć powinno zawarcie umów z właścicielami gruntów, na których są lub mają być wytyczone trasy, na nim miały spoczywać obowiązki w zakresie utrzymania i konserwacji tras, operator powinien więc „odpowiadać na zasadzie winy za skutki wynikłe z braku utrzymania szlaku turystycznego w należytym stanie” (Gospodarek, 2012, s. 22). Z drugiej strony prawo musi także uwzględniać odpowiedzialność cywilną innych podmiotów (np. Lasów Państwowych czy gmin) oraz użytkowników tras, w tym przypadku na zasadzie ryzyka (por. Górowski 2012; Robaczyński, 2012). Pomysł tworzenia zorganizowanych tras terenowych dla motocykli, quadów i samochodów typu off-road wydaje się bardzo interesujący, niezbędne jest jednak jednoznaczne określenie odpowiedzialności wszystkich podmiotów zaangażowanych w ich istnienie, co także wymaga prac legislacyjnych. Niestety zarzucenie prac nad ustawą o szlakach turystycznych, która mogłaby objąć także tego typu trasy, każe wątpić, że zmiany nastąpią szybko. Z drugiej strony nie jest jasne, jaka część z osób jeżdżących nielegalnie po lasach będzie chętna czynić to na wytyczonych, zorganizowanych trasach.

Stosując analogię do szlaków turystycznych, można zauważyć pewne podobieństwa między przeciwdziałaniem nielegalnej turystyce zmotoryzowanej i walką ze schodzeniem ze znakowanych tras na obszarach chronionych (por. Witkowski et al., 2010; Adamski et al., 2014). Zwłaszcza na terenach o zróżnicowanej rzeźbie oba procedury mogą mieć analogiczne skutki (m.in. niszczenie szaty roślinnej, kompaktacja wierzchniej warstwy gleby, erozja aż do poziomu rumoszu skalnego lub nawet skały macierzystej; por. np. Dale i Weaver, 1974; Weaver i Dale, 1978; Cole i Bayfield 1993; Cole, 1995; Łajczak, 1996; Roovers et al., 2004), przy czym w przypadku pojazdów mechanicznych ich zakres i tempo rozwoju są oczywiście większe (choć zależy to też od natężenia ruchu turystycznego). Przy szlakach pieszych stosuje się więc różne sztuczne przeszkody, mające za zadanie utrudnić zejście z trasy, jednoznacznie wyznaczyć przebieg ścieżki i skierować na nią ruch turystyczny. Są to różnego rodzaju taśmy, słupki, barierki (wysokie i niskie), poręcze i płoty, a nawet rowy z wodą. Wprowadza się też belki, deski, drewniane żerdzie i kratownice, rozrzucone kamienie czy inne przeszkody utrudniające poszerzanie szlaku, schodzenie z niego i wydeptywanie skrótów (Buchwał i Fidelus, 2008; Fidelus, 2008; Buchwał i Rogowski, 2010; Ciapała et al., 2010). Większość tego typu rozwiązań nie sprawdzi się w przypadku po-

jazdów mechanicznych, choć zamknięte szlabany na drogach wjazdowych do lasu i rowy po obu ich stronach (by szlabanu nie można było objechać) powinny w jakimś stopniu proceder ograniczyć. W omawianym przypadku kluczowe jest utrudnienie wjazdu do lasu, a niekoniecznie już poruszania się po nim, gdyż może to niepotrzebnie dotknąć innych, legalnych użytkowników, np. turystów rowerowych. Swoistą (i przy tym niebezpieczną) analogią do powyższych barier są wspomniane pułapki zastawiane na popularnych trasach jazd terenowych (linki rozpisane między drzewami, rozrzucone gwoździe) przez domorosłych strażników przyrody.

Jak dotąd brakuje badań dotyczących nielegalnej turystyki zmotoryzowanej w lasach – jej nasilenia, zasięgu przestrzennego, przyczyn i skutków. Nie ma zatem możliwości dokonania porównań w aspekcie przestrzennym czy czasowym. Warto jednak spojrzeć w szerszym ujęciu na zjawisko nielegalnych zachowań na terenach przyrodniczo cennych, czego przykładem może być wspomniane wyżej schodzenie ze szlaków w parkach narodowych (tzw. nielegalna dyspersja; por. Witkowski et al., 2010; Adamski et al., 2013, 2014). W tym przypadku poza analizą nasilenia zjawiska przeprowadzono badania ankietowe z turystami, a także z władzami obszarów chronionych w zakresie przeciwdziałania tego typu zachowaniom (Witkowski et al., 2010; Adamski et al., 2016). Turyści opuszczający nielegalnie szlaki w Pienińskim Parku Narodowym w aż 81,2% uznawali w ankiecie, że schodzenie ze znakowanych tras jest niedopuszczalne, ale jednocześnie wskazywali szereg wyjątków od tej zasady (najczęściej: omińnięcie trudnych fragmentów szlaku, omińnięcie zatłoczonych fragmentów, wyprzedzanie wolniej idących oraz ustąpienie idącym z przeciwka lub wyprzedzającym, potrzeba fizjologiczna; nieco rzadziej: odpoczynek; najrzadziej: obserwacje przyrodnicze, dojście do atrakcyjnych miejsc położonych poza szlakiem lub dojście do celu własną drogą, fotografowanie). Opuszczanie szlaku z przyczyn technicznych lub fizjologicznych dopuszczali także turyści, którzy nie zeszli nielegalnie ze szlaku (Adamski et al., 2016). Potwierdzeniem tych zależności jest artykuł Kolańskiej (2010) – znacząca większość ankietowanych (90,0%) deklarowała, że nie wolno schodzić ze szlaków w obrębie parku narodowego, ale jednocześnie aż 81,0% wskazywało różne sytuacje, kiedy jest to jednak możliwe. Widoczny jest więc dość wysoki poziom przyzwolenia na opuszczanie znakowanych tras pomimo posiadanej na ogół wiedzy, że jest to nielegalne. Odpowiedzią administracji obszarów chronionych na nielegalną dyspersję ze szlaków są przede wszystkim upomnienia, rzadziej kary (Witkowski et al., 2010), przy czym charakter procedury ułatwia bezpośrednią reakcję strażników, co nie jest możliwe w przypadku turystyki zmotoryzowanej. Witkowski et al. (2010) zwracają uwagę, że słabo zwalczane przez służby nielegalne schodzenie ze szlaków na obszarach chronionych uczy turystów lekceważenia istniejącego prawa. Dotyczy to zarówno tych, którzy opuszczają szlak i nie są upominani bądź karani, jak i tych, którzy to zjawisko obserwują.

Trzeba podkreślić, że turystyka zmotoryzowana jest negatywnie odbierana przez innych użytkowników lasów. Potwierdzają to m.in. wyniki badania opinii społecznej z 2013 r. dotyczące oczekiwań względem infrastruktury turystycznej w lasach (Skłodowski i Gołos, 2016), w myśl których szlaki motorowe należą do najmniej pożądanego typów szlaków, choć większe zainteresowanie nimi wykazują osoby w wieku 30-50 lat, a także osoby o dobrej i bardzo dobrej sytuacji materialnej. Wynika to z chęci zaznania w lesie ciszy i spokoju, czego turystyka zmotoryzowana jest przeciwieństwem. Psychologowie środowiskowi twierdzą, iż jednym ze skutków hałasu jest odczuwanie przykrości, wzbudza on poczucie irytacji, frustrację. Tym mocniej odczuwamy negatywne emocje, im bardziej jest on nie-

przewidywalny i nieregularny, innymi słowy pojawia się w miejscach, gdzie się go nie spodziewamy. A tak się dzieje na terenach leśnych, traktowanych jak oaza spokoju, jako coś, co diametralnie różni się od zaśmieconego hałasem zurbanizowanego świata, w którym żyje większość populacji rozwiniętego gospodarczo świata (Bell et al., 2004, s. 185-186). Silniki motorów generują nie tylko głośne, ale i ostre, wibrujące, a przez to dokuczliwe dźwięki. Hałas pozostaje w tym wypadku poza kontrolą odbiorców, a obserwacja negatywnych skutków jazdy pojazdami motorowymi w lesie wzmacnia poczucie braku społecznego i indywidualnego wpływu na samo zjawisko. Z tego względu tak istotne jest skanalizowanie turystyki motorowej w lasach, ograniczenie jej do wybranych obszarów i poddanie kontroli, o czym pisano wyżej. Potwierdzeniem negatywnego nastawienia użytkowników lasów do źródeł hałasu jest też niechęć względem takich elementów infrastruktury jak miejsca do uprawiania paintballu i parki linowe (Skłodowski i Gołos, 2016).

Wypracowanie skutecznych i satysfakcjonujących różnych interesariuszy rozwiązań w kwestii uregulowania sytuacji turystyki zmotoryzowanej w lasach jest celem niewątpliwie trudnym także ze względu na brak ogólnie przyjętych reguł postępowania wobec niej zarówno w Europie, jak i na świecie, w tym w krajach o dużych powierzchniach (także lasów i bezdroży) takich jak Stany Zjednoczone, Kanada czy Australia, których potencjał dla rozwoju tego typu aktywności jest znaczący. Co ciekawe w przypadku niektórych z wymienionych państw problemem wysuwającym się na pierwszy plan była nie tyle kwestia pojazdów typu off-road (np. typu SSV) poruszających się po drogach leśnych, co dopuszczenie ich w ogóle do ruchu na drogach publicznych (zob. np. Columbus, 2016). Jazda na terenach prywatnych za zgodą właściciela gruntów jest zwykle legalna, natomiast wjazd na tereny państwowe lub samorządowe już nie. Niemożność praktykowania swojego hobby w sposób legalny „u siebie” stała się w wielu miejscach podstawą rozwoju turystyki zagranicznej do miejsc, gdzie jazda po drogach leśnych lub poza nimi jest legalna (np. z Polski na Ukrainę) albo konsekwencje złamania prawa są mniej dotkliwe (np. niższe mandaty, brak możliwości ich ściągania, wyjazdy z Niemiec do Polski).

Podsumowanie

Udostępnianie lasów musi (1) być zgodne z obowiązującym prawem, (2) uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju, (3) zapewniać wszystkim użytkownikom odpowiednie warunki pobytu, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa. Nielegalna turystyka zmotoryzowana w lasach wpływa niekorzystnie na środowisko przyrodnicze (m.in. poprzez niszczenie roślinności, zwłaszcza runa i podszytu, uruchamianie erozji, płoszenie zwierząt), ale także stanowi zagrożenie dla innych osób korzystających z walorów tych terenów. Jest określana jako jeden z rodzajów szkodnictwa leśnego (autorzy tej pracy spotkali się nawet ze sprzeciwem ze strony pracowników nadleśnictw wobec stosowania w ankiecie określenia „turystyka” w odniesieniu do tego procederu), a problem zdaje się narastać. Jest zjawiskiem zarówno globalnym (z uwagi na skalę występowania i miejsce w krajowej przestrzeni prawnej), jak i lokalnym (uczestnictwo miejscowych, społeczne przyzwolenie na łamanie prawa: nie jeżdżą obcy, jeżdżą swoi – problem postrzegania zjawiska jako nieszkodliwego, mentalności).

Biorąc pod uwagę proponowane przez nadleśnictwa zmiany w prawie, rozwiązania muszą być kompleksowe, obejmując szereg aktów prawnych dotyczących różnych sfer

życia. Z jednej strony chodzi o Ustawę o lasach, z drugiej – o Kodeks wykroczeń, Kodeks karny, Prawo o ruchu drogowym (oraz wynikające z niego: Rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, Rozporządzenie w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego) czy o Ustawę o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej. Wymagałoby to powołania zespołu składającego się z leśników i prawników (a być może także przedstawicieli środowisk motorowych, np. w postaci stowarzyszeń), który dokonałby analizy możliwości wprowadzenia postulowanych rozwiązań (przykładowo – czy możliwa jest konfiskata pojazdu) i określił wszystkie akty prawne, w których konieczne są nowelizacje. Wydaje się, że inicjatywa ustawodawcza powinna wyjść ze strony Lasów Państwowych. Trzeba też podkreślić, że zmiany powinny zostać wprowadzone kompleksowo i możliwie w jednakowym czasie na terenie całego kraju, by zapewnić efektywność środków walki z analizowanym nielegalnym procederem.

Ryciny i tabele są opracowaniami własnymi autorów artykułu.

Piśmiennictwo

- Adamski, P., Ciapała, S., Gmyrek, K., Kolasińska, A., Mrocza, A., & Witkowski, Z. (2014). Negatywne konsekwencje przegęszczenia szlaków w Pienińskim Parku Narodowym i rezerwacie przyrody Wąwóz Homole. *Folia Turistica*, 31, 147-164.
- Adamski, P., Kolasińska, A., & Witkowski, Z. (2013). Co wynika z badań nielegalnej dyspersji w parkach narodowych? W: P. Cybula (red.), *Prawne aspekty bezpieczeństwa w górach – turystyka, rekreacja, sport* (s. 111-121). Kraków: Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej.
- Adamski, P., Kolasińska, A., & Witkowski, Z. (2016). Czy zachowanie turystów w Pienińskim Parku Narodowym zależy od ich wiedzy i nastawienia do Parku? *Pieniny – Przyroda i Człowiek*, 14, 167-174.
- Akbar, K.F., Hale, W.H.G., & Headley, A.D. (2003). Assessment of scenic beauty of the roadside vegetation in northern England. *Landscape and Urban Planning*, 63(3), 139-144.
[https://doi.org/10.1016/s0169-2046\(02\)00185-8](https://doi.org/10.1016/s0169-2046(02)00185-8)
- Bell, P.A., Greene, Th.C., Fisher, J.D., & Baum, A. (2004). *Psychologia środowiskowa*. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Biedroń, A. (2011). *Turystyka motocyklowa w Polsce. Charakterystyka zjawiska i konsumentów. Prognoza rozwoju*. Warszawa: Difin.
- Buchwał, A., & Fidelus, J. (2008). The development of erosive and denudational landforms on footpaths sections in the Babia Góra massif and the Western Tatras. *Geomorphologia Slovaca et Bohemica*, 8(2), 14-24.
- Buchwał, A., Rogowski, M. (2010). The methods of preventing trail erosion on the examples of intensively used footpaths in the Tatra and the Babia Góra National Parks. *Geomorphologia Slovaca et Bohemica*, 10(1), 7-15.
- Cater, C.I. (2017). Tourism on two wheels: Patterns of motorcycle leisure in Wales. *Tourism Management*, 61, 180-189. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.02.007>
- Ciapała, S., Zielonka, T., & Kmieciak-Wróbel, J. (2010). Metody zapobiegania nielegalnej dyspersji turystów i związanej z nią erozji gleby w Tatrzańskim Parku Narodowym. *Folia Turistica*, 22, 67-89.

- Cieszewska, A. (2008). Zasady organizacji turystyki i wypoczynku na obszarach leśnych w krajach Unii Europejskiej. *Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej w Rogowie*, 10(3), 179-192.
- Cole, D. (1995). Experimental trampling of vegetation: I. Relationship between trampling intensity and vegetation response. *Journal of Applied Ecology*, 32(1), 203-214.
<https://doi.org/10.2307/2404429>
- Cole, D., & Bayfield, N. (1993). Recreational trampling of vegetation: standard experimental procedures. *Biological Conservation*, 63(3), 209-215. [https://doi.org/10.1016/0006-3207\(93\)90714-c](https://doi.org/10.1016/0006-3207(93)90714-c)
- Columbus, A. (2016). Ontario law change allows all off-road vehicles access to public roads. *Northern Ontario Travel*, 24.10.2016. Pobrane z: <https://www.northernontario.travel/atving/ontario-law-change-allows-all-off-road-vehicles-to-ride-public-roads> (30.04.2021).
- Dale, D., & Weaver, T. (1974). Trampling effects on vegetation of the trail corridors of north Rocky Mountains forests. *Journal of Applied Ecology*, 11(2), 767-772. <https://doi.org/10.2307/2402226>
- Denstadli, J.M., & Jacobsen, J.K.S. (2011). The long and winding roads: Perceived quality of scenic tourism routes. *Tourism Management*, 32(4), 780-789.
<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.06.014>
- Eby, D.W., & Molnar, L. (2002). Importance of scenic byways in route choice: a survey of driving tourists in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 36(2), 95-106.
[https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(00\)00039-2](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(00)00039-2)
- Fidelus, J. (2008). Rola ruchu turystycznego w przekształcaniu ścieżek i dróg turystycznych na obszarze Tatrzańskiego Parku Narodowego. *Prace Geograficzne*, 120, 19-29.
- Fjelstul, J., & Fyall, A. (2015). Sustainable Drive Tourism: A Catalyst for Change. *International Journal of Tourism Research*, 17(5), 460-470. <https://doi.org/10.1002/jtr.2013>
- Frash, Jr.R.E., & Blose, J.E. (2019). Serious leisure as a predictor of travel intentions and flow in motorcycle tourism. *Tourism Recreation Research*, 44(4), 516-531.
<https://doi.org/10.1080/02508281.2019.1626118>
- Frash, Jr R.E., Blose, J.E., Smith, W.W., & Scherhag, K. (2018). A multidisciplinary marketing profile of motorcycle tourists: explorers escaping routine to find flow on scenic routes. *Tourism Recreation Research*, 43(4), 432-444. <https://doi.org/10.1080/02508281.2018.1492767>
- Gołoś, P. (2010). Społeczne znaczenie publicznych funkcji lasu – pożądany dla rekreacji i wypoczynku model drzewostanu i lasu. *Leśne Prace Badawcze*, 71(2), 149-164.
- Gołoś, P. (2011). Ekonomiczne i finansowe aspekty rekreacyjnej i turystycznej funkcji lasu. *Leśne Prace Badawcze*, 72(3), 241-251.
- Gołoś, P. (2018). *Społeczne i ekonomiczne aspekty pozaprodukcyjnych funkcji lasu i gospodarki leśnej – wyniki badań opinii społecznej*. Sękocin Stary: Instytut Badawczy Leśnictwa.
- Gospodarek, J. (2007). Celowość i konieczność uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych. W: P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna* (s. 65-72). Warszawa: Zarząd Główny PTTK.
- Gospodarek, J. (2012). Cele i zakres projektowanej ustawy o szlakach turystycznych. W: P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość* (s. 11-24). Kraków: Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK.
- Górowski, W. (2012). Odpowiedzialność karna za wypadki na szlakach turystycznych. W: P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość* (s. 180-192). Kraków: Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK.
- GUS. (2020). *Rocznik Statystyczny Leśnictwa*. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.

- Hallo, J.C., & Manning, R.E. (2009). Transportation and recreation: a case study of visitors driving for pleasure at Acadia National Park. *Journal of Transport Geography*, 17(6), 491-499.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.001>
- Hanrahan, J., Maguire, K., & Boyd, S. (2017). Community engagement in drive tourism in Ireland: case study of the Wild Atlantic Way. *Journal of Heritage Tourism*, 12(5), 509-525.
<https://doi.org/10.1080/1743873x.2016.1242594>
- Hołowiecka, B., & Grzelak-Kostulska, E. (2013). Atrakcyjność turystyczna lasów w kontekście nowych tendencji i trendów w turystyce. *Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej w Rogowie*, 15(4), 111-116.
- Infoława. (2020). Stalowa linka rozpięta w poprzek wąskiej ścieżki. Jest ważna aktualizacja od Nadleśnictwa Iława. *Infoława: Iławski Dziennik Internetowy*, 24.02.2020. Pobrane z: <https://www.infoława.pl/aktualnosci/item/60240-stalowa-linka-rozpieta-w-poprzek-waskiej-sciezki-jest-waz-na-aktualizacja-od-nadlesnictwa-ilawa> (18.04.2021).
- Kacprzyk, W., & Rothert, M. (2013). Turystyka konna w Lasach Państwowych. *Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej w Rogowie*, 15(4), 263-269.
- Kapłon, J. (2010). Co dalej ze szlakami turystycznymi? *Gazeta Górská*, 17(6), 4-9.
- Kasperska, A. (2014). Linka śmierci czyhała na motocyklistów w lesie w Wojcieszkwie koło Łukowa. *Kurier Lubelski*, 24.07.2014. Pobrane z: <https://kurierlubelski.pl/linka-smierci-czyhala-na-motocyklistow-w-lesie-w-wojcieszkwie-kolo-lukowa-wideo/ar/3517259> (18.04.2021).
- Kłoczek, A. (1999). Pozaprodukcyjne funkcje lasu jako publiczne świadczenia gospodarki leśnej oraz stan jego równowagi. *Sylwan*, 143(12), 5-20.
- Kolasińska, A. (2010). Postawy turystów w odniesieniu do ochrony przyrody w świetle badań ankietowych na przykładzie Pienińskiego Parku Narodowego. *Folia Turistica*, 22, 207-216.
- Krakowska, K., Partyka, J., Popławski, Z., Stasiak, A., Śledzińska, J., & Włodarczyk, B. (2014). Szlaki turystyczne na obszarach przyrodniczo cennych. W: A. Stasiak, J. Śledzińska, & B. Włodarczyk (red.), *Szlaki turystyczne: od pomysłu do realizacji* (s. 297-325). Warszawa – Łódź: Wydawnictwo PTTK „Kraj”.
- Lasy Państwowe. (2020). Ktoś rozciągnął linki pomiędzy drzewami, to może być przyczyną tragedii. Pobrane z: <https://www.lasy.gov.pl/pl/informacje/aktualnosci/ktos-rozciagnal-linki-pomiedzy-drzewami-to-moze-byc-przyczyna-tragedii> (18.04.2021).
- Łajczak, A. (1996). Wpływ narciarstwa i turystyki pieszej na erozję gleby w obszarze podszczytowym Pilska. W: A. Łajczak, S. Michalik, Z. Witkowski (red.), *Wpływ narciarstwa i turystyki pieszej na przyrodę Masywu Pilska* (s. 131-159). Kraków: Instytut Ochrony Przyrody, Polska Akademia Nauk.
- Nowicka, E. (2020). *Jazda quadem i crossem w lesie nielegalna*, informacja prasowa Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu z dnia 20.11.2020 r.
- Pasternak, T. (2014). *Zwalczanie przestępstw i wykroczeń leśnych: wybrane procedury*. Warszawa: Centrum Informacyjne Lasów Państwowych.
- Pieńkos, K. (red.) (2004). *Problemy zrównoważonego rozwoju turystyki, rekreacji i sportu w lasach*. Warszawa: Akademia Wychowania Fizycznego w Warszawie.
- Prideaux, B., & Carson, D. (red.) (2011). *Drive Tourism: trends and emerging markets*. Abingdon: Routledge.
- Qiu, H., Hsu, C., Li, M., & Shu, B. (2018). Self-drive tourism attributes: influences on satisfaction and behavioural intention. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 23(4), 395-407.
<https://doi.org/10.1080/10941665.2018.1445117>

- Robaczyński, W. (2006). *Przegląd uwarunkowań zagospodarowania przestrzeni, zasad tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych (analiza prawna)*, maszynopis.
- Robaczyński, W. (2007). Refleksje na temat prawnej regulacji szlaków turystycznych. W: P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna* (s. 55-64).
- Robaczyński, W. (2012). Odpowiedzialność cywilna za wypadki na szlakach turystycznych. W: P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość* (s. 148-161). Kraków: Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK.
- Roovers, P., Verheyen, K., Hermy, M., & Gulinck, H. (2004). Experimental trampling and vegetation recovery in some forest and heathland communities. *Applied Vegetation Science*, 7(1), 111-118. <https://doi.org/10.1111/j.1654-109x.2004.tb00601.x>
- Scuttari, A. (2019). *Cycling and Motorcycling Tourism: An Analysis of Physical, Sensory, Social, and Emotional Features of Journey Experiences*. Cham: Springer Nature Switzerland AG.
- Skłodowski, J., & Gołos, P. (2016). Przydatność szlaków turystycznych oraz elementów infrastruktury w świetle wyników ogólnopolskiego badania opinii społecznej. *Sylwan*, 160(3), 238-246.
- Stępień, E. (2005). Możliwości promowania i ograniczenia rozwoju turystyki i rekreacji w lasach. *Turystyka i Rekreacja*, 1/2005, 39-42.
- Sykes, D., & Kelly, K.G. (2016). Motorcycle drive tourism leading to rural tourism opportunities. *Tourism Economics*, 22(3), 543-557. <https://doi.org/10.5367/te.2014.0454>
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, Dz.U. 1971 Nr 12 poz. 114, t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 281.
- Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach, Dz.U. 1991 Nr 101 poz. 444, t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1463.
- Weaver, T., & Dale, D. (1978). Trampling effects of hikers, motorcycles and horses in meadows and forests. *Journal of Applied Ecology*, 15(2), 451-457. <https://doi.org/10.2307/2402604>
- Witkowski, Z., Mroczka, A., Adamski, P., Bielański, M., & Kolańska, A. (2010). Nielegalna dyspersja turystów – problem parków narodowych i rezerwatów przyrody w Polsce. *Folia Turistica*, 22, 35-65.
- Zawadka, J. (2015). Podróże motocyklowe jako niszowa forma turystyki kwalifikowanej oraz preferencje i zachowania ich uczestników. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 379, 156-164. <https://doi.org/10.15611/pn.2015.379.15>

Summary

As well as serving economic functions, forests in Poland are places of rest and recreation. However, a particular form of the latter, not necessarily coming to mind as a first association, is illegal motorised tourism, which entails entries into forests in or on off-road cars, quads, and cross and enduro motorcycles. With a view to achieving fuller insight into these activities, and the problems they pose, the present article offers the results of analyses as regards the spatial distribution, intensity and characteristics of the phenomenon. The effectiveness of existing tools to combat the practice is then assessed, prior to a presentation of solutions foresters propose, to ensure that infringements of the law are counteracted, even as compromises are arrived at so that the needs of various groups of user of forests are met. Data supporting such an approach to analysis derive from questionnaire-surveying targeted at Poland's Forest Districts. Some 332 of Poland's 430 Districts elected to participate in the survey, with the vast majority (as many as 86.45%) recording illegal entries, most often featuring motorcycles or quads, and slightly less often involving

off-road cars. This denotes a phenomenon affecting at least 66.74% of Poland's Forest Districts. Indeed, the phenomenon of illegal motorised tourism in forests is seen to be spread rather evenly across the country, even as certain Forest Districts see this as being among the most important problems faced. Among the 287 affected FDs, 90.59% assess this as a problem that is either growing or maintained at the same level. Manifestations are of both an individual or collective nature (through with the former dominant) and with local people by far the most involved. 42.86% of respondents regarded legal provisions relevant to illegal entry into the forest as ineffective (though 36.24% were of the opposite opinion). Those not satisfied pointed to penalties that are too low, and powers of the Forest Guard that are too limited. While the problem of illegal motorised tourism affects forest areas across the country, FDs' conviction that locals are the main culprits ensures that preventative measures will mainly be local in scope. That would denote an increased involvement for local authorities in the combating of the practice, as well as educational activity in the direction of the stigmatisation of specific activities, the elimination of tacit public consent for the breaking of the law, and the provisioning of legal alternatives to illegal motorised tourism. While effective combating of a negative phenomenon is sought by foresters, who therefore demand comprehensive amendment of the law, those involved are nevertheless willing to countenance the development of specially-organised routes for off-road driving.

Załącznik 1 – Nielegalna turystyka motorowa na gruntach Lasów Państwowych

Formularz ankiety uzupełniająca część metodyczną pracy: Nielegalna turystyka zmotoryzowana na terenie Lasów Państwowych w Polsce. Przegląd Geograficzny (2022), tom 94, zeszyt 1.

Szanowni Państwo,

Jesteśmy pracownikami Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego i prowadzimy badania mające na celu ustalenie skali zjawiska, jakim jest nielegalna turystyka motocrossowa lub z wykorzystaniem quadów i pojazdów typu off-road na terenach Lasów Państwowych, jak również szkód przez nią powodowanych. Badanie ma na celu zarówno opis zjawiska, jak i jego przestrzenne porównanie. Ankieta jest przeznaczona dla Nadleśnictw, zarówno tych, które doświadczają tego zjawiska, jak i tych, które nie zmagają się z tym problemem. Wyniki badań zostaną wykorzystane w celach naukowych. O wypełnienie ankiety prosimy Nadleśniczego lub osobę przez niego delegowaną zgodnie z ich najlepszą wiedzą na badany temat. W wyborze liczby możliwych odpowiedzi w pytaniach prosimy kierować się towarzyszącymi im instrukcjami. W zależności od udzielonych przez Państwa odpowiedzi ankieta może liczyć od dwóch do dwudziestu dwóch pytań.

Dziękujemy za pomoc w badaniu!

dr Dagmara Chylińska, dr Krzysztof Kołodziejczyk

- Proszę podać nazwę Nadleśnictwa:
- Czy w ciągu ostatnich 5 lat Nadleśnictwo doświadcza lub doświadczało na swoim terenie nielegalnej turystyki zmotoryzowanej (wjazdów do lasu samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów):
 - tak
 - nie [koniec ankiety]
- Proszę wskazać typy pojazdów, których nielegalnych wjazdów doświadcza Nadleśnictwo (możliwość wielu wskazań):
 - samochody typu off-road
 - motocykle crossowe i enduro
 - quady
- Proszę określić, wybierając z dostępnych opcji, kiedy problem nielegalnych wjazdów do lasów wymienionych grup pojazdów stał się zauważalny.

	przed 2000	2001-2010	2011-2020	problem istniał od zawsze	trudno powiedzieć	nie dotyczy
samochodów typu off-road						
motocykli crossowych i enduro						
quadów						

- Problem nielegalnych wjazdów do lasów samochodów typu off-road, motocykli crossowych/enduro lub quadów w ostatnich kilku latach na terenie Nadleśnictwa:
 - pozostaje na tym samym poziomie
 - ulega nasileniu
 - zanika
 - trudno powiedzieć
- Uporządkuj od najważniejszego do najmniej ważnego problemy, z jakimi boryka się Nadleśnictwo:
 - nielegalny wyręb lasu i kradzież drzewa
 - konflikty funkcjonalne między turystycznym i gospodarczym wykorzystaniem lasu
 - dewastacja urządzeń infrastruktury leśnej, w tym turystycznej
 - kłusownictwo
 - rozpalanie ognisk w miejscach niedozwolonych
 - konflikty funkcjonalne między ochroną i gospodarczym wykorzystaniem lasu
 - nielegalny wywóz śmieci do lasu i śmiecenie
 - nielegalna turystyka zmotoryzowana (motocrossy, quady, off-road)
 - nadmierny lub w miejscach niedozwolonych zbiór owoców runa leśnego i grzybów

II

7. Proszę określić częstość występowania wybranych zdarzeń związanych z nielegalnym wjazdem samochodów typu off-road, motocykli crossowych i enduro lub quadów do lasu na terenie Nadleśnictwa.

	bardzo często	często	sporadycznie	rzadko	nie występuje
niszczenie szlabanów zamykających drogi leśne					
rozjeżdżanie istniejących dróg i traktów leśnych					
jazda poza drogami leśnymi skutkująca niszczeniem ściółki i uruchamianiem erozji					
płoszenie zwierząt					
niszczenie upraw leśnych					
konflikty z innymi użytkownikami lasu, w tym turystami pieszymi lub rowerowymi					
konflikty z turystami konnymi					
konflikty z pracownikami służb leśnych					
konflikty z lokalną ludnością					
konflikty z aktywistami proekologicznymi					

8. Na podstawie obserwacji zjawiska nielegalnych wjazdów do lasu na terenie Nadleśnictwa samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów mają one charakter:

- indywidualny – po lesie poruszają się pojedynczy kierowcy
- zorganizowany – po lesie poruszają się zorganizowane grupy zmotoryzowanych
- i taki i taki, z przewagą indywidualnych wjazdów do lasu
- i taki i taki, z przewagą grupowych zorganizowanych wjazdów do lasu
- trudno powiedzieć

9. Na podstawie obserwacji zjawiska nielegalnych wjazdów do lasu na terenie Nadleśnictwa samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów wśród wjeżdżających dominują (możliwe wskazanie dwóch odpowiedzi):

- zmotoryzowani krajowi
- zmotoryzowani zagraniczni
- zmotoryzowani krajowi z „polskim przewodnikiem”
- zmotoryzowani zagraniczni z „polskim przewodnikiem”
- trudno powiedzieć

10. Na podstawie obserwacji zjawiska nielegalnych wjazdów do lasu na terenie Nadleśnictwa samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów wśród wjeżdżających dominują:

- miejscowi (mieszkańcy okolicznych miejscowości)
- przyjezdni (mieszkańcy innych regionów lub państw)
- trudno powiedzieć

11. Na podstawie obserwacji zjawiska nielegalnych wjazdów do lasu na terenie Nadleśnictwa samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów zjawisko ma miejsce:

	w ciepłych porach roku (późna wiosna, lato, wczesna jesień)	w chłodnych porach roku (przedwiośnie, późna jesień, zima)	w ciągu całego roku	nie dotyczy
samochody typu off-road				
motocykle crossowe i enduro				
quady				

12. Czy zjawisko nielegalnych wjazdów do lasu na terenie Nadleśnictwa samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów jest skorelowane z:

	tak	nie	trudno powiedzieć
porą doby			
dzień roboczy/dzień wolny			

III

13. W odniesieniu do Nadleśnictwa proszę ocenić według wybranych kryteriów efektywność środków walki z nielegalnymi wjazdami do lasu samochodów typu off-road, motocykli lub quadów (w skali 1 zupełnie niewystarczające do 5 całkowicie wystarczające):

	1	2	3	4	5	nie dotyczy
Straż Leśna pod względem stanu liczebnego						
Straż Leśna pod względem możliwości wyegzekwowania prawa						
fotopułapki pod względem liczebności						
fotopułapki pod względem ich rozmieszczenia						
drony po względem ich liczebności						
infrastruktura służąca zamknięciu wjazdu do lasu (szlabany) pod względem jej liczebności						
wsparcie innych służb: Policji						
wsparcie innych służb: Straż Parków (czy innych służb ochrony przyrody)						

14. Proszę określić, czy przepisy prawne odnoszące się do sytuacji nielegalnych wjazdów do lasu są skutecznym narzędziem walki z tym procederem:

- a) tak [dalej pytanie 16]
- b) nie [dalej pytanie 15]
- c) nie mam zdania [dalej pytanie 16]

15. Proszę określić, dlaczego są one w opinii Nadleśnictwa niewystarczające:

16. Czy maksymalna wysokość mandatu przewidziana za nielegalny wjazd do lasu jest zdaniem Nadleśnictwa:

- a) wystarczająca
- b) za niska (ogólnie)
- c) za niska jeśli chodzi o zmotoryzowanych zagranicznych
- d) za wysoka
- e) nie mam zdania

17. Czy maksymalna wysokość mandatu przewidziana za nielegalny wjazd do lasu jest zdaniem Nadleśnictwa skutecznym narzędziem odstrasającym przed uprawianiem tego rodzaju aktywności w lesie:

- a) tak
- b) nie
- c) trudno powiedzieć

18. Co zdaniem Nadleśnictwa mogłoby być skutecznym narzędziem walki z procederem nielegalnych wjazdów do lasu samochodów typu off-road, motocykli crossowych lub quadów:

19. Proszę wskazać, ile ujawniono w 2020 roku ze skutkiem zatrzymania i nałożenia mandatu przypadków nielegalnych wjazdów do lasu samochodów typu off-road, motocykli lub quadów na terenie Nadleśnictwa (niezależnie od tego czy były to zatrzymania pojedynczych osób czy grup):

- a) poniżej 10
- b) 10-50
- c) 51-100
- d) powyżej 100

20. Proszę określić, zgodnie ze swoją wiedzą, jaką część rzeczywistego zjawiska nielegalnego wjazdu do lasów samochodów typu off-road, motocykli lub quadów stanowią wyżej wskazane ujawnione przypadki tego procederu:

- a) znikomą
- b) znaczącą
- c) niemal wszystkie
- d) trudno powiedzieć

21. Czy na terenie Nadleśnictwa ujawniono przypadki działań mających na celu wyeliminowanie procederu samowolnej i niebezpiecznej jazdy po lasach użytkowników samochodów typu off-road, motocykli lub quadów (rozwiązanie linek na drodze motocyklistów, rozsypywanie gwoździ, itp.):

- a) tak
- b) nie
- c) nie mamy takiej wiedzy

22. Czy Nadleśnictwo w walce z wymienionym procederem korzysta ze zgłoszeń nielegalnych wjazdów do lasu samochodów typu off-road, motocykli lub quadów na portalu Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa:

- a) tak
- b) nie
- c) nie znamy tego portalu