

Niekontrolowany ruch quadów i motocrossów

Ostatnie lata w Polsce przyniosły spadek cen pojazdów zwanych z angielska ATV (All-terrain Vehicle), w Polsce najczęściej spotykanych w wersji „quad”, czyli posiadających cztery koła.

Pojazd taki wyposażony jest w drążki kierownicze – tak jak motocykl, i przeznaczony jest do jazdy na nim okrakiem – tak, jak na motocyklu. Ciśnienie w oponach quada powinno być specjalnie obniżone, by pojazd mógł łatwiej się poruszać w grząskim, błotnistym terenie i ogólnie pojętych przeszkodach terenowych.

Pojazdy tego typu pierwotnie miały być sprzętem używanym przez leśników, rolników i służby ratownicze w ich codziennej pracy, jednak atrakcyjność jazdy w terenie sprawiła, że ostatnimi czasy widok quadów wykorzystywanych w charakterze „rekreacyjnym” stał się powszechny w niektórych rejonach Polski, niestety często również tych najbardziej wartościowych przyrodniczo.



Okolice Wierchomli, Beskid Sądecki. Fot. Bartosz Bociek

Handel pojazdami ATV stał się dochodowym zajęciem. W obecnej chwili najtańsze, nowe quady, zazwyczaj chińskiej produkcji, można kupić już w cenie około 1500 zł, a quady „dziecięce” – od ok. 650 zł (ceny z lutego 2010 r. w popularnym polskim serwisie aukcyjnym). Aby zacząć jeździć quadem, w zasadzie wystarczy jedynie chcieć. W przeciwieństwie do innych sportów outdoorowych, nie potrzeba treningu w pocie czoła, ani też specjalnych umiejętności, jak np. we wspinaczce górskiej, gdzie człowiek, który „tylko chce”, zwyczajnie nie da sobie rady. Wszystko to powoduje, że sport ten uprawia się często w obszarach, gdzie jest to niedozwolone oraz przyciąga specyficzny typ ludzi, często o poczuciu bezkarności oraz roszczeniowej postawie w stosunku do otaczającego świata. Chamstwo i bezczelność także nie należą wśród części z nich do rzadkości.

Krew na quadzie

Abstrahując od jakości najtańszego sprzętu, która niewątpliwie może mieć wpływ na bezpieczeństwo użytkownika, również masowa skala zjawiska ma wiele negatywnych skutków.

Jednym aspektem problemu jest bezpieczeństwo samych kierowców quadów, którzy dosiadają maszyn nie znając możliwości ani swoich, ani pojazdu. Często dochodzi do tego pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Należy również zwrócić uwagę na niebezpieczeństwo związane z nagłym wtargnięciem quadowca na obszar prac leśnych. Oto kilka przykładów pokazujących, jak bardzo może to być niebezpieczne:

- Przelazy (woj. lubuskie), listopad 2008 r. – 11-letni kierowca quada traci panowanie nad maszyną, przewracający się quad przygniata 4-letniego pasażera, który umiera w karetce.
- Sarbinowo (woj. zachodniopomorskie), lipiec 2008 r. – kobieta wyjeżdżając z posesji traci panowanie nad quadem, wjeżdża w bar – 4 osoby, w tym troje dzieci, zostają poparzone gorącym olejem.
- Poraj (woj. dolnośląskie), kwiecień 2009 r. – 3 pijane osoby, jadące na jednym quadzie, wpadają do wykopu przy budowie drogi. Kobieta nabija się na pręty stanowiące część metalowej konstrukcji, umiera w szpitalu.

Kolejnym aspektem problemu jest zagrożenie powodowane przez kierowców quadów i motocrossów

dla innych użytkowników dróg leśnych:

- Pcim (woj. małopolskie), wrzesień 2006 r. – 25-letni motocyklista, jeżdżący od 3 lat bez prawa jazdy, potrąca na szlaku na Kudłaczce 76-letniego Wiesława W., potrącony umiera w szpitalu z powodu uszkodzenia pnia mózgu. Prokuratura umarza postępowanie, uznając, że ofiara sama weszła pod koła.
- Sidzina (woj. małopolskie), sierpień 2009 r. – kierowca motoru crossowego potrącił małżeństwo idące szlakiem na Halę Krupową, konieczne było udzielenie turystom pomocy w szpitalu.

Smary i hałasy

Szkody ponosi także przyroda – skutki niekontrolowanego ruchu off-road są bardzo daleko idące. Prawdopodobnie większość posiadaczy takich pojazdów nawet nie zdaje sobie sprawy z tego, jak dalekosiężne są konsekwencje ich „dobrej zabawy” i „męskiej przygody”. Dotyczy to wszystkich, nie tylko tych, którzy wykazują się brakiem elementarnej kultury oraz nieprzestrzeganiem podstawowych zasad bezpieczeństwa, ale również tych, którzy zachowując kulturę oraz bezpieczeństwo wjeżdżają w obszary, gdzie ruch jest bezwzględnie zakazany. Szkody, jakie ponosi przyroda, to głównie:

- Płoszenie i niepokojenie zwierząt (w tym gatunków chronionych), również w miejscach ich rozrodu, co często powoduje opuszczenie przez poszczególne gatunki danego siedliska.
- W lasach górskich i wyżynnych, gdzie większość lasów pełni funkcje glebochronne, poruszanie się motorami i quadami poza drogami leśnymi (bezpośrednio w drzewostanie lub po szlakach zrywkowych) wpływa na erozję gleby – w miejscu, gdzie przejechał taki pojazd, zdzierając wierzchnią warstwę ściółki, woda natychmiast wymywa glebę aż do skały macierzystej, co może powodować dalszą degradację środowiska.
- Wszelkie pojazdy mechaniczne, w tym quady, wymagają do prawidłowej pracy różnych płynów (oleje, smary). Pojazdy, które nie są utrzymywane w odpowiednim stanie technicznym, zanieczyszczają teren płynami eksploatacyjnymi (w tym również ciekami wodnymi, które transportują zanieczyszczenia na duże odległości).
- Lasy i inne tereny pełniące także funkcje społeczne (pamiętajmy, że człowiek jest również elementem przyrody), tracą zdolność wypełniania tych funkcji. W miejscach, gdzie występuje ruch quadów i motocrossów próżno szukać ciszy i spokoju.

Głosy z drugiej strony

Jednym z argumentów podnoszonych przez quadowców jest ten, że prace prowadzone przez służby leśne często wywołują znacznie większe spustoszenie w drzewostanie niż jazda quadami. Jest to jednak tendencyjne podejście. Gospodarka leśna, polegająca między innymi na przeprowadzaniu zabiegów z zakresu ochrony terenów leśnych, nie jest równoznaczna z pozostawieniem lasów samym sobie. Zabiegi wykonywane przez leśników w zdecydowanej większości są zgodne z zapisami planów pracy i ochrony lasu, a realizowane są przez osoby mające odpowiednie kompetencje i wykształcenie.



Okolice schroniska na Kudłaczach. Fot. z archiwum stopquadom.pl

Choć na terenach górskich, gdzie użycie przez leśników ciężkiego sprzętu jest niezbędne, ślady działalności służb leśnych wyglądają czasem dramatycznie, to warto pamiętać, że są one

konsekwencją świadomej i zaplanowanej działalności człowieka i na dłuższą metę przynoszą szereg korzyści (więcej na ten temat na stopquadom.pl/dziki-zycie). Nie można szkód powstałych przy okazji takich prac stawiać na równi ze szkodami tworzonymi dla rozrywki wąskiej grupy ludzi, którzy teren do jazdy wybierają pod względem atrakcyjności dla nich, zupełnie nie zważając na konsekwencje dla przyrody, czego skutkiem jest coraz większa ilość terenów, nie tylko leśnych, zdegradowanych przez niekontrolowany ruch off-road.

Inny, również często używany argument, to brak terenów, gdzie ruch off-road byłby dozwolony. Bardzo często towarzyszą temu głosy usprawiedliwiające nielegalny ruch, właśnie z powodu braku terenów, gdzie można jeździć legalnie. Czy aby jednak na pewno brak takich miejsc? Na stronach enduro-adventure.com, w zakładce „gdzie jeździć”, znajduje się mapa polskich torów motocrossowych, część z nich dopuszcza także ruch quadów.

Nic nie stoi także na przeszkodzie, by miłośnicy quadów sami zadbali o powstanie miejsc, gdzie mogliby w zgodzie z prawem i nie szkodząc przyrodzie oddawać się swojej pasji. Jest wiele terenów przemysłowych lub zdegradowanych, jak na przykład poligony wojskowe, gdzie można jeździć z mniejszą szkodą. Na pomysł wykorzystania w takim celu poligonu w okolicach Żagania wpadł Albert Gryszczuk, jeden z czołowych polskich kierowców rajdów off-road, zaś przychylnym okiem spojrzały na to władze Żagania oraz gospodarz terenu – wojsko.

Argument mówiący o braku miejsc do legalnej jazdy często w praktyce przekłada się na to, że dla kierowców decydujących się na nielegalną jazdę, dodatkową atrakcją stanowi możliwość uciekania służbom leśnym czy policji, czym niejednokrotnie chwala się na forach internetowych. Trzeba przyznać, że sporo w tym hipokryzji: z jednej strony narzekać na brak miejsc, gdzie można jeździć legalnie, a z drugiej – w swoim mniej lub bardziej zamkniętym gronie chwalić się ucieczkami.

Quadowcy często wspominają o turystach pieszych, którzy zaśmiecają szlaki turystyczne, uznając takie zachowanie za większy problem niż jeżdżenie na terenach przyrodniczych. Co prawda można zgodzić się z uznaniem zanieczyszczania terenu za dość uciążliwy i wciąż palący problem, nie można jednak tych dwóch postaw sobie przeciwstawiać. Śmiecenie jest problemem, który nie podlega dyskusji – problemem jest jednak także niekontrolowane rozjeżdżanie przyrody.

Stopquadom - by ochronić przyrodę

W lipcu 2009 r. powstała strona internetowa stopquadom.pl, umożliwiająca odwiedzającym ją zaznaczanie na mapie miejsc, w których spotkali się z nielegalnym ruchem pojazdów typu quad i motocross. Celem strony jest zbieranie informacji o terenach, na których nielegalny ruch jest najbardziej intensywny.



Okolice schroniska na Kudłaczach. Fot. z archiwum stopquadom.pl

Powstanie strony zaowocowało odzewem ze strony środowiska quadowców. Warto zacytować (w brzmieniu oryginalnym) niektóre wypowiedzi, zaznaczając od razu, że nie ma to na celu przybliżenia profilu przeciętnego quadowca, a raczej nawiązanie polemiki z tezami, jakie padały w ich wypowiedziach. Warto jednak podkreślić, że większość tekstów nadsyłanych na stronę jest niecenzuralna i nie nadaje się do publikacji.

Jak was to tak wkurza to zróbcie nam tory motocrossowe. Albo dajcie ziemi żebyśmy sami mogli sobie wybudować. Zniknie problem. Łaaaaa! niezły pomysł no nie???

Tak, budowa torów to dobry pomysł, ale czemu ktokolwiek z nas miałby dawać wam ziemię na ten cel? Jeśli macie na tyle energii i środków finansowych, by uprawiać swoje hobby, to część z nich przeznaczcie na lobbowanie za wyznaczeniem terenów do jazdy. Róbcie to jednak w majestacie prawa, a nie na własną rękę, jak pewien mieszkaniec Podpolichna koło Chęcina, który zbudował nielegalny tor na terenie Chęcińsko-Kieleckiego Parku Krajobrazowego.

*Brudasy co niemają motorów! Załóżcie dupę i ściska (bo ich niestac) ścigają tych co mają pier*** biedaki!!! dojeżdżani przez całe życie w szkole itp. na siłę próbują dojechać komuś lepszemu od nich!!!.*

Próbujemy nie dopuścić do degradacji terenów, które są cenne i spełniają szereg funkcji. Wielu ludzi, których „stać” na odpowiedni sprzęt, jest na tyle świadomych, że pohamowuje się przed pokusą jazdy gdzie im się podoba.

Fragmety kolejnej, dłuższej wypowiedzi:

Tak jeżdżę z ekipą 6-12 osób po lesie i będę to robił do końca swoich dni i ani wy ani nikt inny mi w tym nie przeszkodzi. [...] Chwalicie się że policja z jednego z większych miast zakupiła dwa nowiutkie KAWASAKI KLX, ha,ha,ha myślicie że czterdziestolatek na firmowym sprzęcie będzie w stanie mnie dogonić i złapać, 1 kwietnia mi to powiedzcie to może uwierze.

Sytuacja dotyczy zakupu dwóch motorów dla Wydziału Prewencji KPP w Nowym Targu. Takie maszyny wesprą policję w walce z nielegalnym ruchem, pozwolą lepiej monitorować miejsca, gdzie miłośnicy nielegalnego ruchu się zbierają, np. w okolicy schroniska PTTK na Turbaczu, gdzie widok quadowca lub motocyklisty raczącego się piwkiem nie jest rzadkością.

Moim zdaniem najpierw niech ludzie uporają się z notorycznym pozostawianiem śmieci w lesie (które rozkładają się kilkaset lat) Nie mniej Cross który przejedzie leśną drogą ewentualnie może ją tylko zryć, co też czynią same zwierzęta (dziki itp.) Crossowcy nie jeżdżą po ściółce tylko po drogach. Wiem bo sam od ok 3 lat interesuje się tego typu rozrywką. Oczywiście są pewne granice szaleństw. Jeden zwolni i spokojnie przejedzie obok ludzi (i ludziom to się podoba) drugi trzaśnie pokazówkę.

Owszem, problem śmieci w lesie istnieje, ale to jest osobna kwestia, której wyeliminowanie nie jest związane ze zlikwidowaniem nielegalnego ruchu. Zwierzęta, w tym dziki, są naturalnym elementem ekosystemu, jakim jest las. Nie powodują jednak zrywania wierzchniej warstwy gleby wzdłuż trasy swego przemieszczania się. Crossowcy zasadniczo jeżdżą gdzie im się podoba, co znam z własnego doświadczenia wędrowek po polskich Beskidach. Na pewno wielu ludziom nie podoba się to, że ktoś koło nich przejeżdża i stwarza niebezpieczeństwo kolizji.

Proszę odpowiedzieć mi na pytanie co ma większa szkodliwość ekologiczna? Banda pijanych typów palących ognisko w ścisłym rezerwacie? Czy ja na moim motocyklu enduro? [...].

Obydwa zachowania są naganne, powinny być piętnowane i karane. Z tego punktu widzenia w zasadzie nie ma znaczenia, co jest bardziej szkodliwe, a usprawiedliwianie jednej nagannej działalności inną, prowadzoną przez inne osoby, jest bezzasadne.

Biorąc pod uwagę takie podejście sporej części kierowców quadów oraz motocrossów, jak w wyżej zaprezentowanych wypowiedziach, widać, że problem nielegalnego ruchu wymaga szybkiego rozwiązania. Być może terenów do legalnej jazdy jest zbyt mało, ale nie może to stanowić usprawiedliwienia dla brawurowej jazdy.

Być może sytuację poprawiłoby wprowadzenie obowiązku rejestracji każdego quada oraz motocykla, nie tylko dopuszczonego do ruchu po drogach publicznych. Obecna sytuacja prawna sprawia, że

quadra w zasadzie można nie rejestrować w momencie, gdy właściciel nie zamierza poruszać się po drogach publicznych, z kolei brak rejestracji przy jeździe w terenie sprawia, że kierowcy czują się anonimowi. Pościg za nimi w terenie, oprócz tego, że jest mało skuteczny oraz niebezpieczny dla uciekającego i ścigających, stwarza też zagrożenie dla innych uczestników ruchu i pieszych. Weryfikacja obowiązku rejestracji w innych okolicznościach niż jazda w terenie (np. przewożenie quada na przyczepie) wydaje się być łatwiejsza do przeprowadzenia, bezpieczniejsza i bardziej skuteczna niż pościg.

Jak jest w Rumunii i na Ukrainie?

Kraje te stanowią od dłuższego czasu jeden z ulubionych celów polskich ekspedycji off-road. Tereny te, obejmujące swoim zasięgiem sporą część Łuku Karpat, są niezwykle cenne przyrodniczo, w wielu miejscach wciąż zachowały charakter dziewiczej puszczy karpackiej. Dużo jest także połonin, niezbyt wymagających dla kierowcy, a oferujących wspaniałe walory krajobrazowe. Z drugiej strony, często prowadzona jest tam rabunkowa gospodarka leśna przy użyciu ciężkiego sprzętu, co wręcz zachęca polskich miłośników sportów off-road do takiej aktywności. Co więcej, sami tubylcy często nad turystykę pieszą preferują wyjazd kamazem lub podobnym pojazdem w atrakcyjne miejsca. Często połączone jest to z biwakiem, po którym zostają puszki i inne śmieci (w ukraińskich Karpatach widok kolein i zardzewiałych puszek jest powszechny) – ten problem dotyczy niestety także turystów pieszych.

Taki stan rzeczy sprawia, że Rumunia i Ukraina są celami ekspedycji, których organizatorzy ogłaszają się bezceremonialnie w Internecie, jak np. „Oberża Biesisko” z Przysłupia w Bieszczadach. Jedną z atrakcji oberży jest jeżdżenia na quadach, w tym ekstremalne wyprawy w najwyższe partie ukraińskich gór – bez zażenowania reklamowali oni wyprawę na Pikuj (1420 m n.p.m.), najwyższy szczyt tuż przy polskiej granicy. Zarchiwizowaną stronę z jednej z eskapad na Pikuj można zobaczyć na stronie internetowej stopquadom.pl/dzikiem-zycie.

Zainteresowany czytelnik z pewnością znajdzie więcej takich przykładów, wyszukiwarka internetowa pokazuje wiele wyników, w tym również zdjęcia, za pomocą których quadowcy dokumentują swoje wyczyny. W portalu YouTube również można znaleźć wiele filmów ukazujących działalność quadów.

Na Wyspach Brytyjskich

O komentarz odnośnie do nielegalnego ruchu off-road poprosiłem Matthew Chatfielda z organizacji NatureNet (naturenet.net).

Anglia i Walia borykają się z takimi problemami, w szczególności w obszarach podmiejskich (na drogach publicznych). Popularne są pojazdy typu mini-bike, które często stanowią zagrożenie dla jeżdżących nimi dzieci. Przypadki poruszania się pojazdami off-road poza drogami publicznymi także występują, jednak w odróżnieniu od Polski, cała Anglia oraz Walia, poza kilkoma obszarami wojskowymi, jest w rękach prywatnych (włącznie z lasami), i to właściciele decydują o tym, co wolno na ich terenie. Większość z nich nie zgadza się na ruch off-road na masową skalę, tym bardziej, że nie ma zapisów prawa, które umożliwiłyby bezwzględnie wjazd na tereny prywatne.

Aby poruszać się po drogach publicznych, kierowca musi mieć ukończone 17 lat oraz posiadać pełne prawo jazdy (Full Driving Licence). Quad na drodze publicznej musi spełniać szereg wymagań dla tzw. Road Legal Quad.

Przypadki nielegalnego ruchu w parkach narodowych zdarzają się w niektórych rejonach, powoduje to niekiedy dotkliwe straty, jednak nie jest to tak masowy problem, jak w Polsce.

Policja podchodzi bardzo poważnie do wszelkich zgłaszanych incydentów, powszechnie stosowaną karą jest grzywna, która jednak nie jest dotkliwa (jak na brytyjskie warunki), oskarżenia na drodze sądowej stanowią rzadkość.

Rozmiar problemu nie jest tak duży jak w Polsce, głównie ze względu na inny system prawny, który kładzie nacisk na własność prywatną, co powoduje, że nie ma praktycznie terenów, których los nie byłby pod stałą obserwacją właściciela.

Jak to się robi w Wisconsin

Na terenie stanu Wisconsin w Stanach Zjednoczonych (powierzchnia 169 790 km², populacja około 5,5 mln, dla porównania Polska to 322 575 km² i ok. 38 mln mieszkańców) wyznaczono 21 obszarów publicznie dostępnych do jazdy pojazdami ATV, trasy o długości od 15 do 200 mil (25-320 km), w większości na terenach państwowych. Szlaki utrzymywane i znakowane są przez samych zainteresowanych, skupionych wokół klubów ATV.

Instytucja zajmująca się ochroną przyrody w stanie Wisconsin – Departament of Natural Resources (DNR), przygotowała 15-stronicową broszurę na temat zasad ruchu ATV. Broszura zawiera wyciąg z regulacji prawnych, które dotyczą posiadaczy pojazdów ATV przebywających na terenie stanu. Obowiązek rejestracji dotyczy wszystkich quadów znajdujących się na terenie stanu dłużej niż 15 dni z rzędu. Pojazd musi być wyposażony w tablice rejestracyjne, a kierowca musi posiadać przy sobie wszystkie wymagane dokumenty. Najdroższa opcja rejestracji (public), dopuszczająca ruch po obszarach publicznych, czyli wyznaczonych trasach, szlakach, zamrożonych ciekach i zbiornikach wodnych, obszarach leśnych i innych, kosztuje 30 dolarów na 2 lata. Dopuszczalne jest także rejestrowanie pojazdów do użytku na terenie prywatnym, do celów rolniczych. Przy zakupie u dealera na terenie stanu, dokonuje on rejestracji. Przedłużenia rejestracji można dokonać on-line, a DNR przypomina przy pomocy poczty o konieczności przedłużenia rejestracji.

Wszyscy kierowcy ATV muszą przejść szkolenie bezpieczeństwa. Dopuszczalne jest kierowanie pojazdem po obszarach dostępnych publicznie przez dzieci do lat 12, ale pod dość restrykcyjnymi warunkami, powyżej 12. roku życia należy przejść szkolenie bezpieczeństwa. Użytkowanie pojazdu przez mniej niż 15 dni przez kierowców nie mieszkających na terenie stanu umożliwia wykupienie za 35 USD tzw. Trail Pass, który musi być umocowany w widocznym miejscu z przodu pojazdu.

Ruch ATV po drogach publicznych w większości przypadków jest nielegalny, poza użyciem do celów rolniczych oraz w przypadku przekraczaniu mostu lub wiaduktu, przy czym należy się zatrzymać oraz ustąpić pierwszeństwa innym pojazdom oraz pieszym, przejazd taki powinien odbywać się jak najkrótszą drogą. Jazda poboczami również jest zabroniona, za wyjątkiem tras prowadzących wzdłuż dróg przy zachowaniu dodatkowych warunków. Na drogach w odległości 50 m od siedzib ludzkich należy zredukować prędkość do 25 km/godz., a w odległości 30 m od pieszych do 16 km/godz. W obszarach dostępnych publicznie używanie kasku jest w większości obowiązkowe. Szlaki ATV są oznakowane za pomocą specjalnych symboli, oznaczających początek, zakręty, skrzyżowania, przeszkody itp. Zabronione jest jeżdżenie po wodach żeglownych, a także korytach i dnach takich zbiorników. Pojazd winien posiadać światła przednie, zdolne oświetlić po zmroku sylwetkę ludzką z odległości 60 m, oraz tylne czerwone, widoczne z odległości co najmniej 300 m, przynajmniej jeden hamulec oraz tłumik. Poziom hałasu emitowanego przez pojazd nie może przekroczyć 96 dB.

Oczywiście również w stanie Wisconsin, w którym sumaryczna długość tras wynosi ponad 2,5 tys. km, prawo bywa naruszane. Grzywny wynoszą w zależności od przewinienia 135-2000 USD, można także trafić do więzienia na 1 rok. Sąd może odebrać uprawnienia do prowadzenia pojazdów ATV.

Czy można rozwiązać problem?

W najbliższych latach sporty motorowe będą z pewnością coraz bardziej popularne w Polsce. Całkowite wyeliminowanie pojazdów off-road, szczególnie quadów i motocrossów, jest z pewnością niemożliwe, raczej należy dążyć do skierowania tego ruchu na obszary o mniejszej wartości przyrodniczej lub nawet już zdegradowane, a jednocześnie nadal atrakcyjne dla miłośników jazdy po wertepach. Konieczna jest do tego dobra wola władz lokalnych i silny lobbing ze strony środowiska samych quadowców.

Cały problem w tym, że ci ostatni są mało zainteresowani zmianą obecnego, w sumie wygodnego dla nich, stanu - łatwiej przecież jeździć gdzie się chce, niż tracić czas i pieniądze na dojazd do toru, a ucieczka przed Policją czy służbami leśnymi to dodatkowa dawka adrenaliny. Wykrywalność wykroczeń jest znikoma, a dotkliwość mandatu w wysokości 500 zł to drobnostka dla człowieka skłonnego wydać wiele tysięcy złotych na pojazd ATV.

Władze powinny rozważyć zmiany prawa, ale takie, by jego egzekwowanie było realne. Przede wszystkim obowiązek rejestracji i wyraźnego oznakowania tablicami rejestracyjnymi każdego posiadanego quada (nie tylko dopuszczonego do ruchu po drogach publicznych) przyczyniłaby się do zmniejszenia anonimowości quadowców. Tablicę można co prawda zamaskować na czas jazdy w lesie, ale przecież z lasu trzeba kiedyś wyjechać. Należałoby także rozważyć zwiększenie wysokości mandatów karnych, aby były bardziej dotkliwe.

Każdy z nas może też przyczynić się do uregulowania obecnej sytuacji. Państwo zadziała tylko wtedy, gdy obywatele zwrócą się do niego z problemem, dlatego widząc pojazdy tam, gdzie ich być nie powinno, nie wahajmy się informować o tym fakcie Policji, Straży Granicznej czy leśników. Taka obywatelska postawa, mająca na celu zachowanie naszego wspólnego dobra, jakim jest środowisko naturalne, to obowiązek każdego z nas, nie tylko zresztą w obliczu poruszanego tu tematu.

Oprócz zgłoszenia incydentów do służb ścigania, zachęcam także do ich archiwizowania na stronie internetowej stopquadom.pl, gdzie tworzymy orientacyjną mapę terenów najbardziej zagrożonych zjawiskiem nielegalnego ruchu off-road.

Bartosz Bociek