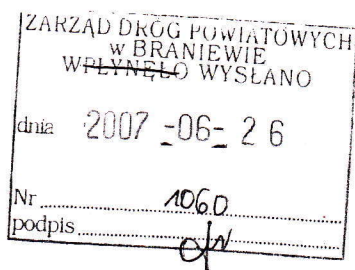


Braniewo, dnia 2007.06.26

ZDP-7-5540.2/40/2007

zpo



**Marszałek Województwa
Warmińsko- Mazurskiego
ul. Emilii Plater 1
10-562 Olsztyn**

dotyczy: programu ochrony alei przydrożnych

Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w odpowiedzi na pismo nr OŚ/PE.761-11/07 opiniuje pozytywnie jeden odcinek alei wytypowanej do objęcia ochroną: w ciągu drogi powiatowej nr 1158N na odcinku od Słobit do Karwin- tylko drzewa rosnące w drugim rzędzie, poza rowami. Pozostałe odcinki przedstawione w wykazie alei proponowanych do objęcia ochroną opiniujemy negatywnie.

Informujemy, że ZDP nie prowadzi „masowych wycinek drzew” i nie mieliśmy skarg ani protestów w sprawie wycinania drzew przydrożnych. W 2006 roku usunęliśmy 110 drzew (na całej sieci 400km dróg powiatowych), posadziliśmy 100 szt nowych drzew, przeprowadziliśmy zabiegi pielęgnacyjne i utrzymaniowe na 288 drzewach. Wycinane były drzewa suche, stwarzające największe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu oraz usuwane wiatrołomy.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że zgodnie z przepisami Rozporządzenia ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43 poz. 430) drzewa powinny znajdować się poza skrajnią jezdni, czyli min 0,5 m od krawędzi jezdni. Powinny być również zachowane warunki widoczności. Drogi powiatowe budowane wiele lat temu nie odpowiadają parametrami technicznymi aktualnym wymaganiom. Konieczne są przebudowy większości odcinków dróg na naszym terenie, uwzględniające m.in. poszerzenia jezdni. Na lata 2007-2013 planowana jest przebudowa m.in odcinków dróg nr 1385N i 1158N. Tymczasem drzewa rosnące w poboczach znajdują się najczęściej w skrajni jezdni a w licznych przypadkach pień jest oddalony od krawędzi jezdni o mniej niż 20 - 30 cm!

Taka sytuacja wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W latach 1999 – 2005 na drogach powiatowych administrowanych przez ZDP Braniewo w wypadkach w wyniku najechania na drzewa przydrożne zginęło 17 osób a 48 zostało rannych. Drzewa rosnące w poboczach powodują ponadto duże zniszczenia w konstrukcji drogi a w okresie jesiennym i po burzach występują zanieczyszczenia nawierzchni. Stwarza to dodatkowe zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu.

Prosimy również o odpowiedź, czy opracowanie „Waloryzacja alei przydrożnych na terenie Województwa Warmińsko- Mazurskiego” precyzuje:

- kto byłby odpowiedzialny za stan zadrzewienia w alejach wpisanych do rejestru zabytków?
- kto byłby odpowiedzialny za stan zadrzewienia w alejach chronionych przez ustanowienie pomnika przyrody?
- kto byłby odpowiedzialny za stan zadrzewienia w alejach chronionych jako element krajobrazu kulturowego regionu?
- kto finansowałby wszelkie niezbędne prace ochronne, konserwatorskie i pielęgnacyjne na drzewach rosnących przy w/w alejach?
- czy uwzględniono zgodność proponowanych alei drzew rosnących w poboczach z przepisami Rozporządzenia ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie?

DYREKTOR

- 8.
mgr inż. Marek Pleczyński

Ostróda 2011.09.20

Pan Marek Konopka
Senator Rzeczypospolitej Polskiej

W imieniu Konwentu Zarządców Dróg Powiatowych Województwa Warmińsko-Mazurskiego, zgodnie z ustaleniami ze spotkania w dniu 2011.08.26, zwracam się do Pana Senatora o pomoc w uregulowaniu przepisów prawnych, dotyczących utrzymania zieleni przydrożnej.

Zarządcy dróg powiatowych nie są obecnie w stanie zachować podstawowej funkcji dróg publicznych, którymi zarządzają. Tą funkcją powinno być bezpieczne prowadzenie transportu samochodowego, osobowego i ciężarowego, oraz komunikacji pieszej. Tymczasem coraz częściej, drogi publiczne traktowane są jako „aleje krajobrazowe”, „aleje drzew o walorach przyrodniczych”, czy „potencjalne siedliska gatunków chronionych”.

Utrzymanie zieleni przydrożnej wykonywane jest przez ZDP zgodnie z przepisami Ustawy o drogach publicznych, Ustawy o ochronie przyrody oraz innymi normatywami prawnymi. Weryfikację stanu zadrzewienia prowadzi się w sposób ciągły, na bieżąco, w ramach przeglądów i objazdów dróg. Ponadto robiony jest szczegółowy przegląd drzew przydrożnych, wraz z kwalifikowaniem drzew bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu, do wycinki. Na podstawie takiego przeglądu i wykazów drzew, zarządca drogi występuje o decyzję na wycinkę drzew do właściwego wójta / burmistrza. Projekt decyzji na usunięcie drzewa organ wydający opiniuje u Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

W ostatnich latach bardzo mocno podkreślana jest, ważna rola ochrony środowiska. W naszym województwie szczególny nacisk kładziony jest na ochronę

alei drzew przydrożnych oraz ochronę gatunków zagrożonych wyginięciem. W roku 2007 Urząd Marszałkowski wykonał opracowanie: „Waloryzacja i program ochrony alei przydrożnych województwa warmińsko- mazurskiego”. Znalazło się w nim wiele odcinków dróg powiatowych na naszym terenie. W niektórych powiatach wyznaczono aleje, ignorując negatywne opinie wydawane w tej sprawie przez zarządców dróg. Wprowadzając taką formę ochrony nie odpowiedziano na pytania stawiane przez ZDP, o sposób finansowania utrzymania starych, często chorych lub uschłych drzew, o odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez wiatrolomy w przypadkach, gdy odmawia się z zarządcom dróg usuwania drzew zakwalifikowanych do wycinki.

Tymczasem zarządcy dróg otrzymują coraz liczniejsze sygnały od użytkowników dróg o zagrożeniach, które stwarzają coraz starsze drzewa przydrożne. Sytuacja ulega stałemu pogorszeniu, ponieważ systematycznie wzrasta natężenie ruchu na drogach, w tym natężenie ruchu ciężarowego. Zieleń na naszych drogach była urządzana kilkadziesiąt lat temu, kiedy ruch samochodowy właściwie nie istniał i pełniła różne funkcje, głównie estetyczne i krajobrazowe. Obecnie po utwardzeniu dróg gruntowych, powoduje ich niszczenie, ogranicza skrajnię drogi, uniemożliwia wykonanie normatywnych szerokości pasów drogowych, ogranicza pola widoczności, uniemożliwia bezpieczne poruszanie się pieszych i kierowców.

Każde drzewo, przed wydaniem decyzji na jego wycinkę musi być przeanalizowane pod kątem stanu zdrowotnego, ale również w zakresie występowania gatunków chronionych (owadów, mchów, grzybów i porostów). Stwierdzenie wystąpienia gatunku chronionego lub określenie choćby potencjalnego siedliska takiego gatunku na drzewie przydrożnym jest ogromnym problemem. Jak pokazują dotychczasowe doświadczenia, takie drzewa mogą być przyczyną zaniechania koniecznych robót inwestycyjnych na drogach. Zdarzały się przypadki, odrzucenia wniosków o dofinansowanie ze środków unijnych planowanych przebudów dróg, gdzie nie można było zagwarantować odpowiedniej szerokości lub innych parametrów wymaganych w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne.

Jako rozwiązanie problemu wskazywane jest uzyskanie zgody Ministra Infrastruktury, na bardzo liczne odstępstwa od określonych warunków technicznych. Naszym zdaniem nie jest to właściwe postępowanie, ponieważ prowadzi w rezultacie

do wybudowania, (czyli wydatkowania ogromnych środków z budżetów samorządów) drogi o zaniżonych parametrach. Są to zwykle zwężenia jezdni, zbyt wąskie pobocza i ciągi piesze, nienormatywne łuki poziome i pionowe itp. Takie postępowanie prowadzi wprost do postawienia zarzutu zarządcy drogi, o niewłaściwym gospodarowaniu finansami publicznymi- za potężne środki budżetowe uzyskuje się efekt w postaci drogi, która nie jest bezpieczna dla uczestników ruchu.

Rozumiemy doskonale konieczność działań, chroniących przyrodę. Wątpliwości pojawiają się, gdy nie można poradzić sobie ze sprzecznymi przepisami. Z jednej strony, jako zarządcy drogi jesteśmy zobowiązani do dbania o zielen przydrożną i chronione aleje, wytyczone z uwagi na duże walory przyrodnicze, krajobrazowe i zabytkowe. Z drugiej strony, mamy zapewnić bezpieczeństwo użytkownikom dróg, co biorąc pod uwagę warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, wyklucza pozostawianie bezpośrednio przy jezdniach, drzew zagrażających bezpieczeństwu.

Ponieważ jest to bardzo ważny problem, prosimy o interwencję i pomoc w sprecyzowaniu obecnie obowiązujących przepisów:

- określenie, że w przypadkach stwarzających bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
- opracowanie systemu finansowania kosztownych działań, związanych z utrzymaniem alei drzew, zabezpieczaniem lub przesiedlaniem gatunków chronionych, które są obecnie ogromnym obciążeniem dla budżetów samorządów.

Z poważaniem

Przewodnicząca Konwentu
Zarządców Dróg Powiatowych
Małgorzata Ostrowska



PREZYDIUM KONWENTU DYREKTORÓW ZARZĄDCÓW DRÓG POWIATOWYCH
WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO - MAZURSKIEGO

Ostróda 2016.02.29

Adres do korespondencji:
Zarząd Dróg Powiatowych
ul. Grunwaldzka 62A
14-100 Ostróda

**Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków
W Olsztynie**
Podwale 1; 10-076 Olsztyn

dotyczy: alei przydrożnych drzew położonych przy drogach powiatowych

W nawiązaniu do informacji o Zarządzeniu nr 60/2015 Warmińsko- Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 2015.12.18 w sprawie włączenia do wojewódzkiej ewidencji zabytków ankiet inwentaryzacyjnych alei przydrożnych położonych przy drogach powiatowych i wojewódzkich zlokalizowanych na obszarze woj. Warmińsko- mazurskiego, w imieniu Prezydium Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych Województwa Warmińsko- Mazurskiego uprzejmie proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. W 2007 roku zarządcy dróg powiatowych skierowali do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko- Mazurskiego pisma z negatywnymi opiniami do dokumentu *Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych* w związku z planowanym wprowadzeniem różnych form ochrony drzew przydrożnych. Czy zgłaszane przez zarządy dróg uwagi i zastrzeżenia były rozpatrywane przy włączeniu ankiet inwentaryzacyjnych do wojewódzkiej ewidencji zabytków?
2. Proszę o wskazanie jaka była procedura dokonania włączenia alei drzew do wojewódzkiej ewidencji zabytków? W szczególności proszę o informację jakie wnioski, argumenty i przesłanki organ uwzględnił w trakcie podjęcia tej decyzji?
3. Opracowanie *Waloryzacja i ochrona alei przydrożnych* wykonane było przez Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Olsztynie w roku 2007. Czy od tego czasu zaktualizowano dane ankiet inwentaryzacyjnych? Czy wzięto pod uwagę, że przez tak długi okres czasu sytuacja na sieci dróg powiatowych oraz stan zdrowotny drzew przydrożnych uległ zmianie? Czy Wojewódzki Konserwator Zabytków ma świadomość, że przez ostatnie lata część drzew w ciągach objętych ewidencją została usunięta na podstawie prawomocnych decyzji? Czy WKZ uważa, że wprowadzone Zarządzenie jest ważne, pomimo błędów w wykazach (np. są wymienione drogi które w 2007 roku miały kategorię powiatową a obecnie są drogami gminnymi)?
4. Czy organ wziął pod uwagę, że podstawową funkcją drogi publicznej jest bezpieczne prowadzenie ruchu pojazdów i ruchu pieszych? Czy znane są WKZ statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz analizy Komendy Wojewódzkiej Policji, z których wynika, że drzewa w poboczach stwarzają zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi a większość wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach powiatowych naszego regionu następuje w wyniku najechania na przydrożne drzewa? Czy w związku z tym Warmińsko- Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków świadomie wziął na siebie odpowiedzialność za bezpieczeństwo użytkowników dróg (w tym śmierć, kalectwo oraz koszty wypadków) w rejonie alei drzew, włączając je swoim zarządzeniem do ewidencji zabytków?

5. Jakie skutki prawno-administracyjne (jakie obowiązki i uprawnienia) wiążą się z wpisaniem alei przydrożnych położonych w ciągach dróg wyszczególnionych w załączniku do w/w zarządzenia dla zarządcy drogi? W szczególności czy wycinka drzew, pielęgnacja koron, usuwanie konarów suchych i odrostów na odcinkach ujętych w ewidencji wymaga opiniowania, uzgadniania z WKZ?
6. Czy w przypadku, gdy zarządca wykonuje przebudowę drogi w oparciu o zgłoszenie robót budowlanych a inwestycja nie obejmuje swym zakresem wycinki drzew przydrożnych, stanowiących aleję, wpis do ewidencji zabytków rodzi obowiązek uzgadniania z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków wykonywania przez inwestora robót budowlanych w pasach drogowych tych dróg?
7. Czy w procesie wprowadzania zarządzenia dokonano analizy jego wpływu na możliwości przebudowy dróg lokalnych, dostosowania ich do aktualnych wymagań i potrzeb komunikacyjnych? Czy WKZ posiada dane, jak wpis alei drzew przydrożnych do ewidencji zabytków koliduje z obowiązującymi przepisami, w tym m.in. Ustawą o drogach publicznych oraz z Rozporządzeniem o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie?
8. Czy znany jest wpływ podjętej ochrony na warunki rozwoju społeczno- gospodarczego naszego regionu? W szczególności proszę o informację, jakie są wyniki analizy kart ewidencyjnych alei w świetle przepisów mówiących o klasach technicznych obiektów budowlanych, jakimi są drogi publiczne oraz przepisów o wymaganych minimalnych szerokościach pasów ruchu i skrajni jezdni wolnej od przeszkód. Istnieją uzasadnione obawy, że brak możliwości przebudowy dróg powiatowych zgodnie z obowiązującymi wymaganiami zamknie Powiatom szansę na ubieganie się o środki zewnętrzne na dofinansowanie inwestycji drogowych.
9. Proszę o przedstawienie analizy finansowej skutków wprowadzenia Zarządzenia nr 60/2015 Warmińsko- Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Jakie nakłady rocznie są konieczne do utrzymania obiektów wpisanych do ewidencji? Czy WKZ wziął pod uwagę, że w budżetach Powiatów brak jest wystarczających środków na wykonanie koniecznych robót utrzymaniowych i przedsięwzięć inwestycyjnych na drogach i mostach, natomiast finansów na utrzymanie zabytkowych alei drzew nie planowano w ogóle? Czy w budżecie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków są lub będą w przyszłości środki finansowe przeznaczone na pielęgnację, utrzymanie, leczenie drzew w ciągach alei wpisanych do ewidencji?
10. W jaki sposób WKZ uwzględnił, że aleje wpisane do ewidencji zabytków to obiekty składające się z organizmów żywych, które z uwagi na swój bardzo zaawansowany wiek mają przed sobą ograniczony okres żywotności? Zarządcy dróg wycinając z poboczy drzewa suche, obumarłe nasadzają poza rowami w drugim rzędzie młode drzewa. Konary starych drzew rosnących w poboczach, rozłożone na boki, w wielu przypadkach przeszkadzają w prawidłowym wzroście nowych drzew, które nasadzone są systematycznie na przeciwskarpach. Czy organ wprowadzając ochronę starego zadrzewienia w poboczach ma plan jak umożliwić prawidłowy rozwój nasadzanego drugiego rzędu drzew, które z czasem mogłyby utworzyć za rowami kontynuację alei a obecnie nie mają szans na właściwy rozwój?
11. Czy WKZ brał pod uwagę, przy podejmowaniu działań, negatywny wpływ drzew rosnących na poboczu (w alejach) na trwałość konstrukcji jezdni i wzrost kosztów robót utrzymaniowych?
12. Czy jest sensowne objęcie takim zakresem ochrony drzew które stanowią uprawy leśne? Najlepszym środowiskiem dla rozwoju biologicznego drzew są tereny leśne, lecz o dziwo tam jest najłatwiej wycinać drzewa, natomiast środowiskiem wybitnie niesprzyjającym dla rozwoju biologicznego drzew są drogi (gryzące i piekące działania soli i środków chemicznych stosowanych do zimowego utrzymania dróg oraz spaliny i wycieki płynów samochodowych), gdzie drzewa te są maltretowane szkodliwym działaniem środowiska, jest niesamowicie trudne wycięcie drzewa, które i tak swoją lokalizacją jest skazane na powolne obumieranie. Dla umożliwienia realizacji najważniejszego zadania

zarządcy drogi, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy prawnie bezwzględnie wyłączyć z jakiegokolwiek ochrony drzewa rosnące w skrajni poziomej. Nie tworzymy skansenów historycznych zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Z uwagi na to, że w/w problemy są bardzo istotne w pracy zarządców dróg powiatowych uprzejmie proszę o szczegółową odpowiedź, która zostanie przekazana wszystkim zainteresowanym członkom Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych Województwa Warmińsko- Mazurskiego.

Z poważaniem

Przewodnicząca Konwentu



Małgorzata Ostrowska

Nadawca:
ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH
ul. ul. GRUNWALDZKA 62A
14-100 OSTRÓDA
NIP: 7411772021

# Zbiór/Usługa Zbiór 2016-02-29\1 Autor Zbioru Anna Gorczyca Usługa Przesyłka polecona	# Cena/Numer nadania Cena netto {6.20}* 6.20 Opłata naliczona 0.00 Numer nadania 00759007734147030780
# Adresat Nazwa WOJEWÓDZKI URZĄD OCHRONY ZABYTEKÓW Nazwa cd Ulica Numer domu / numer lokalu PODWALE 1 i miejscowość 10-076 OLSZTYN Telefon komórkowy Email Telefon Poste Restante nie	# Atrybuty Kategoria E Gabaryt A Masa[g] 350 # Usługi dodatkowe Potwierdzenie odbioru 1 Elektroniczne Potwierdzenie Odbioru nie Specjalne zasady EPO Egzemplarz biblioteczny nie Dla ociemniałych nie
# Śledzenie Zdarzenie 2016-03-01 13:58:00 Doręczenie Zdarzenie 2016-03-01 10:09:38 Wydanie doręczycielowi Zdarzenie 2016-03-01 05:34:41 Utworzenie przesyłki w placówce oddawczej - dokument oddawczy Zdarzenie 2016-02-29 17:35:05 Nadanie	# Opis
# Nadanie Nazwa Urzędu Nadania FUP Ostróda 1 PNA 14-102 Miejscowość Ostróda Data Nadania 2016-02-29 00:00:00 Status Nadania Przesyłki POTWIERDZONA	

Szczegóły w podkrocie



ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W BRANIEWIE

ul. Królewiecka 55; 14 – 500 Braniewo

tel. cent, fax 55 644 22 32

www.zdpbraniewo.pl; e-mail: zdp@zdpbraniewo.pl

Braniewo, dnia 16.09.2019r.

ZDP.7.440.73.2019.PC

Pan Bogdan Kowalski

Naczelnik Wydziału Ochrony Środowiska,
Leśnictwa i Rolnictwa

Starostwa Powiatowego w Braniewie

dotyczy: przeglądów i usuwania drzew

Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w odpowiedzi na pismo nr Śl.613.54.2019 z 06.09.2019r informuje, że regularnie wykonywane są przeglądy zieleni przydrożnej, w ramach prowadzonych objazdów dróg powiatowych oraz na wnioski mieszkańców powiatu braniewskiego. Ponadto corocznie wykonywany jest szczegółowy przegląd stanu zdrowotnego drzew, na całej sieci dróg powiatowych. W wyniku przeglądów bieżących i szczegółowych wyznaczane są do wycinki drzewa w złym stanie zdrowotnym oraz drzewa rosnące w niebezpiecznych miejscach (zakręty i łuki drogi, bliskie sąsiedztwo przystanków autobusowych oraz budynków mieszkalnych, zjazdy do posesji). ZDP przygotowuje procedurę oraz dokumentację niezbędną do uzyskania decyzji na usunięcie drzew i składa wnioski do wójtów, burmistrzów. Pomimo klasyfikacji drzew do wycinki i złożenia wniosków o wydanie decyzji zezwalającej na ich usunięcie bardzo często wydawana jest odmowa, związana z opinią negatywną Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. RDOŚ jest organem odpowiedzialnym za wydawanie zgód na zniszczenie gatunków chronionych, bytujących na drzewach przydrożnych i ich siedlisk, oraz wydającym opinię do projektu decyzji zezwalającej na usunięcie drzewa, przygotowanej przez wójta / burmistrza. Urzędnicy RDOŚ kwestionują zagrożenia stwarzane przez drzewa rosnące w pasach drogowych dla bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców i zajmują stanowisko odmienne od opinii zarządcy drogi, Policji oraz Straży Pożarnej.

Drzewostan rosnący przy drogach powiatowych na terenie powiatu braniewskiego tworzą gatunki tj. Lipa drobnolistna, Brzoza brodawkowata, Jesion wyniosły, Klon zwyczajny, Klon jawor, Dąb szypułkowy, Topola osika których wiek jest szacowany na około 90 lat. Przeglądy i opinie dendrologiczne wykazują, że generalnie stan drzew przydrożnych jest niezadowolający. Ich zły stan zdrowotny oraz lokalizacja w poboczach dróg, bezpośrednio przy krawędzi jezdni, na łukach wielokrotnie stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. ZDP w Braniewie w ramach rekompensaty wyciętych drzew dokonuje nasadzeń nowych sadzonek oraz pozostawia drzewa powstałe z samoodnowienia naturalnego za rowami. Nie są to argumenty wystarczające wg RDOŚ do zaakceptowania propozycji usunięcia drzew. W celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg ZDP w latach ubiegłych przeprowadził zabiegi pielęgnacji koron drzew, rosnących w pasach dróg powiatowych. Prace polegały na usuwaniu konarów i gałęzi suchych, obumarłych, wchodzących w skrajnię ruchu, stwarzających zagrożenie. Niestety również takie działania spotkały się ze zdecydowanym sprzeciwem RDOŚ, która bezpodstawnie zarzucała niszczenie alei drzew przydrożnych.

ZDP zgadza się z zaleceniem nr ZK-I.68.21.2019 Wojewody Warmińsko- Mazurskiego, wskazującym na konieczność przeglądu drzewostanu i zwrócenia uwagi na bezpieczeństwo ludzi w miejscach publicznych. Jednak pomimo wykonywanych przeglądów i podejmowanych przez ZDP działań, w obecnym trybie postępowania, gdy wszystkie decyzje na usuwanie drzew muszą uzyskać akceptację RDOŚ a organ ten przedkłada walory przyrodnicze drzew przydrożnych nad kwestie związane z ochroną zdrowia i życia ludzi Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie nie jest w stanie zagwarantować w pełni bezpieczeństwa użytkowników dróg. W związku z występowaniem w ostatnich latach ekstremalnych zjawisk pogodowych (gwałtowne burze, silne i porywiste wiatry) zagrożenia, które stwarzają drzewa w złym stanie stają się znacznie większe. Ponadto wielokrotnie dochodziło do sytuacji, gdy na jezdnie, chodniki spadały złamane zdrowe konary z drzew, które nie wykazywały objawów chorobowych. Dlatego zdaniem zarządcy drogi konieczne jest systematyczne usuwanie wszystkich drzew, rosnących w poboczach, bezpośrednio przy jezdniach dróg. W tym celu sadzone są nowe drzewa w pasach drogowych w liniach za rowami, które będą stwarzały znacznie mniejsze zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi. Bez zmiany nastawienia organów odpowiedzialnych za uzgadnianie zezwoleń na usuwanie drzew działania ZDP, mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego będą miały nadal ograniczoną skuteczność.

Konieczne jest, aby wszystkie organy administracji publicznej kierowały się zasadą, że podstawową funkcją dróg publicznych jest bezpieczne prowadzenie ruchu kołowego i pieszego. Drogi są obiektami budowlanymi, które powinny gwarantować bezpieczeństwo użytkowania a nie „alejami drzew o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych”. Należy więc dążyć do tego, aby w pasach drogowych dróg publicznych zdrowie i życie ludzi było traktowane jako wartość nadrzędna.

DYREKTOR

mgr inż. Wojciech Skiba

Otrzymują:

1. Adresat
2. Pan Karol Motyka
Starosta Braniewski
3. Pan Krzysztof Kuriata
Dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego
Warmińsko- Mazurskiego Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie
4. Komisja Porządku Publicznego, Spraw Obywatelskich i Komunikacji Rady Powiatu Braniewskiego
5. Komenda Powiatowa Policji w Braniewie
6. Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Braniewie
7. a/a

Pan Jan Harhaj

Przewodniczący Konwentu Starostów Województwa
Warmińsko-Mazurskiego

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych Województwa Warmińsko – Mazurskiego wielokrotnie zajmował się problemami związanymi z uzyskiwaniem decyzji zezwalających na konieczne usuwanie drzew przydrożnych. Zgłaszane przez zarządców dróg powiatowych trudności i zagrożenia wynikają głównie z procedury w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (negatywne opinie do projektów decyzji lub brak zgody na niszczenie gatunków chronionych i ich siedlisk). Skalę problemu obrazują wyniki ankiety, w jakiej wzięło udział trzynastcie zarządów dróg powiatowych, przedstawiając dane z okresu lat 2019 – 06.2023. Ogółem usunięto w tym czasie 16 040 szt. drzew, a w ramach działań kompensacyjnych w pasach dróg powiatowych zlokalizowano nowe drzewa w ilości 32 551 szt. Pokazuje to, że wycinki ograniczone są do całkowitego minimum (średnio 0,7 szt. usuwanych drzew na 1 km dróg powiatowych rocznie). Konieczność usuwania drzew starych, chorych, zagrażających bezpieczeństwu, czy kolidujących z planowanymi przebudowami dróg jest znacznie większa. Zarządcy dróg otrzymali w analizowanym czasie 2 128 odmownych decyzji a dla 2 503 przypadków procedury nadal są w toku. W 75% spraw postępowania prowadzone są w maksymalnie długich i często administracyjnie dodatkowo wydłużanych terminach. Powoduje to trudności z przygotowaniem inwestycji do realizacji, z pozyskaniem środków zewnętrznych oraz z zapewnieniem bezpieczeństwa użytkownikom dróg. Podkreślenia wymaga fakt, że w ciągu dróg powiatowych zdecydowanie więcej jest nasadzanych nowych drzew niż usuwanych. Problem stanowi miejsce do lokalizowania nowych nasadzeń – często zbyt wąskie pasy drogowe uniemożliwiają sadzenie drzew zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami.

Od wielu lat zarządcy dróg powiatowych podejmują działania, których celem jest zminimalizowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i ryzyka dla użytkowników dróg. Prowadzone są prace polegające m.in. na pielęgnacji drzew, wykonywane są bieżące przeglądy. Niestety drzewa przy drogach powiatowych są w większości już bardzo stare, kończy się ich okres żywotności. Mają wiele uszkodzeń, chorób, wad, których często nie można stwierdzić w czasie objazdów i przeglądów. Są to np. puste, spróchniałe w środku pnie, uszkodzone, zgniłe bryły korzeniowe. Takie wady są widoczne dopiero wtedy, gdy drzewo zostanie złamane, przewrócone po dużych wiatrach. Nie widać tego z zewnątrz ani nie można tego pokazać na fotografiach, a bez udowodnienia złego stanu zdrowotnego drzewa, RDOŚ odrzuca wnioski o zniszczenie gatunków chronionych i negatywnie opiniuje projekty decyzji na usunięcie drzew przygotowane przez gminy. Jest to szczególnie niebezpieczne w kontekście gwałtownych zjawisk meteorologicznych, jakie zdarzają się coraz częściej w ostatnich latach. Po każdych burzach, wichurach otrzymujemy zgłoszenia szkód w pojazdach, posesjach sąsiadujących z drogami, które zostały zniszczone przez wiatrołomy.

Ponadto RDOŚ każdorazowo wskazuje, że usunięcie drzewa jest ostatecznością, gdy wyczerpane zostały inne możliwości działania i zawsze trzeba drzewo pielęgnować, leczyć, poddawać dalszej

obserwacji. Zarządcy dróg nie zgadzają się z takim stanowiskiem, ponieważ nie uwzględnia ono, że drzewo jak każdy organizm żywy nie będzie trwało wiecznie. Sadzone ponad sto lat temu drzewa w poboczach dróg coraz mocniej chorują, próchnieją, usychają. Jest to proces naturalny, nieuchronny i nieuzasadnione jest wydawanie publicznych pieniędzy na bardzo kosztowne działania (dalsza pielęgnacja, leczenie i obserwacja), które nie przyniosą żadnych skutków i nie są w stanie zatrzymać normalnego procesu, gdy kończy się żywotność drzew.

RDOŚ w swoich postanowieniach traktuje drogi powiatowe jako aleje drzew przydrożnych. Nie uwzględnia, że od czasu nasadzeń drzew w poboczach, bezpośrednio przy krawężniach wąskich jezdni nastąpiła całkowita zmiana charakteru ruchu i jego natężenia na drogach powiatowych. Obecnie w Polsce jak i w całej Unii Europejskiej dopuszczony jest na drogach publicznych ruch pojazdów ciężarowych o nacisku do 11,5 t na oś. Konwent Zarządców Dróg Powiatowych przypomina, że droga powiatowa jest obiektem budowlanym i musi spełniać odpowiednie warunki techniczne i bezpieczeństwo użytkowania. Podstawową funkcją drogi publicznej jest bezpieczne prowadzenie ruchu, natomiast opisywane przez RDOŚ walory przyrodnicze drzew w pasach drogowych, walory krajobrazowe mają znaczenie drugorzędne i są wątpliwe, gdy weźmie się pod uwagę, że wiele drzew nie spełnia już swojej funkcji i jest w coraz gorszej kondycji z uwagi na swój wiek oraz zły stan zdrowotny.

Spełnienie warunków technicznych, w tym ważnych dla bezpieczeństwa i trwałości drogi parametrów takich jak m.in. minimalna szerokość pasów ruchu, poboczy, dróg dla pieszych, wymagana głębokość konstrukcji pod jezdniami, odwodnienie, przepusty, kanały technologiczne wiąże się najczęściej z nieodzownymi pracami budowlanymi, polegającymi na robotach ziemnych czy poszerzeniu elementów pasa drogowego. Projektanci inwestycji w ciągu dróg powiatowych ograniczają konieczną wycinkę drzew związanych z przebudową dróg do minimum. Jest to jednak nadal kwestionowane przez RDOŚ, która na etapie uzgodnień nie zgadza się z rozwiązaniami projektowymi. Powoduje to zagrożenie, że nie wszystkie planowane przedsięwzięcia, związane z poprawą warunków komunikacyjnych, bezpieczeństwem ruchu uda się zrealizować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Brak możliwości uzyskania wymaganych parametrów technicznych dyskwalifikuje projektowaną inwestycję, dla której nie można uzyskać pozwolenia na budowę. Samorządy powiatowe mogą więc mieć problemy z pozyskaniem środków zewnętrznych, dofinansowań z programów, których celem jest przebudowa dróg i poprawa bezpieczeństwa użytkowników.

Dodatkowo należy wskazać, że istnieje duża rozbieżność między organami ochrony środowiska i zarządcami dróg w pojmowaniu roli i istoty zieleni w pasach drogowych. Zarządcy dróg od zawsze dbali o zielen w pasach drogowych poprzez jej sadzenie, pielęgnację aż po wycinkę suchych, chorych czy też w inny sposób zagrażających bezpieczeństwu użytkowników korzystających z dróg. Wynika to zarówno z potrzeby funkcjonowania zieleni w pasie drogowym oraz z usankcjonowania jej istnienia w pasach dróg. Zarządcy dróg nie zgadzają się z interpretacją organów ochrony środowiska na przypisywanie zieleni w pasie drogowym roli krajobrazotwórczej i estetycznej. Funkcję roślinności w pasie drogowym jasno precyzuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (tj. Dz. U. z 2022 r., poz. 1518), które w paragrafie 72 wskazuje, że:

1. W pasie drogowym projektuje się roślinność w taki sposób, aby wykorzystać w szczególności jej zdolność do pełnienia funkcji izolacyjnej, w tym akustycznej i termicznej, oraz zdolność do retencjonowania wód. Dopuszcza się nieprojektowanie roślinności w trudnych warunkach.

2. Roślinność w pasie drogowym projektuje się w taki sposób, aby zapewnić funkcjonalność drogi, bezpieczeństwo ruchu i właściwe warunki do jej wegetacji oraz uwzględnić wpływ jej rozrostu w ciągu całego cyklu wegetacyjnego na drogę. Gatunki roślin powinny być dostosowane do miejscowych warunków klimatycznych i cech podłoża gruntowego.

A zatem jak mówi przepis prawa powszechnie obowiązującego zieleń w pasie drogowym ma spełniać funkcje izolacyjną z zastrzeżeniem, że nie wpłynie ona negatywnie na funkcjonalność drogi oraz bezpieczeństwo ruchu i organy środowiskowe wydające uzgodnienia nie mogą pominąć tego aspektu przy podejmowaniu swoich decyzji.

Ponadto to zarządcy dróg biorą odpowiedzialność za to co dzieje się na zarządzanych przez nich drogach i to zarządca drogi a nie organ ochrony środowiska bierze odpowiedzialność, w tym odpowiedzialność karną za skutki funkcjonowania zieleni w pasie drogowym (drzewa rosnące w skrajni, spadające gałęzie itp.).

Zarządcy dróg postulują, aby funkcje krajobrazowe i środowiskowe zieleni organy ochrony środowiska skuteczniej wypełniały w miejscach do tego bardziej odpowiednich tj. w parkach, skwerach, lasach oraz w jakże potrzebnych zadrzewieniach śródpolnych i pozostawili zarządcom dróg dbanie o zieleń w pasie drogowym w korelacji z bezpieczeństwem ruchu drogowego tak jak ma to miejsce od początku funkcjonowania szeroko pojętej administracji drogowej.

Z poważaniem:

Przewodnicząca Konwentu

Małgorzata Ostrowska

DYREKTOR

Małgorzata Ostrowska

Dokument podpisany przez
Małgorzata Ostrowska
Data: 2023.08.01 14:59:59 CEST

Do wiadomości:

Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych

Ostróda, dnia 17.05.2024 r.

Pan
Marek Makowski
Przewodniczący
Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych Województwa Warmińsko – Mazurskiego zwraca się z prośbą do Przewodniczącego Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych o zajęcie stanowiska przez Radę i przestanie jego odpowiednim podmiotom w sprawie niepokojących naszym zdaniem propozycji zmian w prawie ochrony przyrody związanych z ochroną drzew.

Projekt zmian – głównie w ustawie o ochronie przyrody – przedłożyła do dyskusji Fundacja EkoRozwoju. Omawiano je na pierwszym merytorycznym posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu Przyjaciół Drzew w dniu 23.04.2024 r.

Budzi nasze obawy fakt, że biorący udział w posiedzeniu przedstawiciele samorządów ogólnie popierało kierunki zmian. Nie jest pewne jaki status uzyska propozycja zmian, jednakże Ministerstwo Klimatu i Środowiska wyraziło na spotkaniu chęć dyskusji i uczestnictwa w dalszych pracach. Taki stan rzeczy sprawia, że nasze środowisko powinno już teraz jasno i zdecydowanie wyrazić swój sprzeciw wobec tych propozycji.

Główne założenia przyświecające potencjalnej nowelizacji to:

1) *Nowe zdefiniowanie drzewa w polskim prawie, m.in. przez objęcie pojęciem także jego systemu korzeniowego.*

Propozycje zmian w tym zakresie m.in. wskazują, że w przypadku gatunków drzew takich jak lipa, dąb, klon zabronione ma być usuwanie gałęzi o średnicy 9,9 cm, a dla drzew gatunku brzoza, lipa, jesion 5,1 cm. Ograniczenie obwodów usuwanych gałęzi ma jeszcze jedną istotną konsekwencję, bo usunięcie gałązki o średnicy ponad 7,5 cm będzie traktowane jako **zniszczenie drzewa**.

W proponowanych zmianach dopuszczalne jest podcinanie tylko gałęzi nieprzekraczających określonych powyżej obwodów, a co z konarami grubszymi, które są zdrowe a wymagają usunięcia z powodu naruszania skrajni ruchu pojazdów lub ruchu pieszych czy rowerzystów? Ponadto usunięcie gałęzi obumarłych lub nadłamanych, ma być tylko dopuszczalne w przypadku, gdy stwarzają zagrożenie upadkiem, natomiast gałęzie obumarłe niestwarzające zagrożenia mają być pozostawione na drzewie, gdyż są naturalną częścią korony drzewa i nie powinny być usuwane, jeśli nie jest to konieczne. Są one ważne dla wspierania różnorodności biologicznej. Wynika z tego, że konary suche, chore, nadłamane mają pozostać w strefie ruchu pieszych i pojazdów co jest naszym zdaniem niedopuszczalne ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu na drogach i chodnikach.

Jakby tego było mało to postulujący chcieliby, aby zabiegi cięcia były udokumentowane dokumentacją fotograficzną wraz z uzasadnieniem konieczności ich wykonania a

dokumentacja ta ma być przechowywana przez okres 10 lat. Brak dokumentacji w okresie 10 lat – traktowany jak zniszczenie drzewa.

2) *Ochrona korony i korzeni drzewa poprzez odpowiednie procedury i szacowania wielkości*

W tym aspekcie dąży się do wprowadzenia pojęcia **strefa ochrony korzeni drzewa** – jest to obszar wokół drzewa, o promieniu równym trzykrotności obwodu pnia tego drzewa mierzonego na wysokości 130 cm; obszar ten mierzony jest od powierzchni pnia tego drzewa na wysokości 130 cm. Z tego wynika, że np. dla drzewa o obwodzie 250 cm strefa ochrony korzeni będzie wynosiła 7,50 m. Ochrona takiego obszaru wyklucza praktycznie wykonanie jakichkolwiek prac zarówno budowlanych związanych z przebudową jezdni jak i utrzymaniowych związanych np. ze ścinąką pobocza czy odmuleniem rowu przydrożnego. Co więcej, doprowadzenie do uszkodzenia korzeni w strefie ochrony korzeni, stanowi zniszczenie drzewa. Nie ma tutaj mowy o obserwacji drzewa, jego przeżyciu, utracie stabilności, pogorszeniu stanu zdrowotnego itp.

3) *Wydawanie zezwoleń na wycinkę drzew jedynie w przypadku uzasadnionej konieczności*

Zmiany w tym kierunku prowadzą do tego, że zezwolenie na usunięcie drzewa może być wydane w przypadku realizacji inwestycji budowlanej lub innego przedsięwzięcia po rozważeniu interesu publicznego, przemawiającego za odmową wydania zezwolenia w konkretnym przypadku oraz po upewnieniu się, że cel przemawiający za usunięciem drzewa lub krzewu nie może być zrealizowany w sposób pozwalający na zachowanie drzewa lub krzewu. Co więcej organ właściwy do wydania zezwolenia na wycinkę drzewa będzie zobowiązany do wyznaczenia układu i zasięgu korzeni drzewa. Czy ma to być wyznaczone empirycznie, czy może wg znowu jakiegoś opracowania tabelarycznego „fachowca od drzew”. Dodatkowo kolejny raz jesteśmy traktowani „specjalnie”, bo w propozycjach zmian wskazuje że, jeżeli przyczyną usunięcia drzewa lub krzewu jest realizacja inwestycji wymagającej uzyskania pozwolenia na rozbiórkę lub pozwolenia na budowę, zezwolenie na usunięcie drzewa lub krzewu może zostać wykonane pod warunkiem uzyskania pozwolenia na rozbiórkę lub pozwolenia na budowę, które kolidują z drzewami lub krzewami, będącymi przedmiotem zezwolenia. **Przepisu nie stosuje się do inwestycji liniowych celu publicznego.** Wszyscy mogą ale my drogowcy którzy sadzą i pielęgnują drzewa-nie.

4) *Zmiany przepisów dotyczących kar administracyjnych za zniszczenie lub uszkodzenie drzewa*

Proponowane zmiany w przepisach praktycznie uniemożliwiają prowadzenie robót ziemnych w pasach drogowych przy bieżącym utrzymaniu dróg np. ścinanie poboczy, profilowanie skarp, oczyszczanie rowów lub przy inwestycjach np. wykopy pod niezbędne poszerzenie konstrukcji jezdni bez narażenia się na wszczęcie procedury karnej. Koszt kary administracyjnej może być horrendalny wynoszący kilkaset tysięcy złotych za drzewo.

5) *Skrócenie listy zwolnień z obowiązku uzyskania zezwolenia na usunięcie drzewa*

W tym temacie wnioskodawcy chcą aby drzewa owocowe rosnące w pasie drogowym podlegały takim samym obostrzeniom jak inne drzewa. Nikt nie dokonał analizy, że te drzewa

przyciągają dziko żyjące zwierzęta sprowadzając dodatkowe niebezpieczeństwo dla użytkowników dróg.

Proponowany jest również drastyczny spadek obwodów drzew które nie wymagają zezwolenia na usunięcie z obecnych 80 cm na 35 cm i 65 cm na 25 cm. Zarządcy dróg powiatowych nie są w stanie utrzymać rowów przydrożnych nie przekraczając obwodu 8 cm dla usuwanych zakrzaczeń.

I na końcu tego działu znowu przykład nierównego traktowania podmiotów zarządzających transportem bo w myśl proponowanych przepisów formy transportu kolejowego mają inne wymagania w sprawie drzew niż transport drogowy gdzie między innymi są zwolnione z opłat, posiadają strefy bezpieczeństwa gdzie można usunąć wszelkie drzewa i krzewy bez zezwolenia. Przecież z dróg publicznych korzysta więcej ludzi niż z kolei, więc powinny spełniać większe kryteria bezpieczeństwa użytkowania. Kwestia opłat powoduje, że prywatne przedsiębiorstwa – spółki kolejowe są w uprzywilejowanej i korzystniejszej sytuacji niż samorządy – zarządcy dróg publicznych.

6) *Wzmocnienie udziału społeczeństwa w postępowaniach*

Zmiany jakie zostały wyartykułowane sparaliżują całkowicie proces wydawania decyzji administracyjnych na wycinkę drzew. Proponuje się, aby w trakcie prowadzonej procedury administracyjnej dla wycinki drzew (gdzie mamy źle (długo) działające organy uzgadniające (czytaj RDOŚ)) o obwodzie powyżej 200 cm ((to średnica 64 cm), czyli znaczna część drzew przydrożnych) był zapewniony udział społeczeństwa i organizacji ekologicznych.

W przypadku drzew o obwodzie poniżej 200 cm jest szalona propozycja informowania organizacji ekologicznych o fakcie chęci wycinki takich drzew drogą mailową!!! A gdzie KPA? Dodatkowo propozycja zmian nie precyzuje co to jest **organizacja ekologiczna**, co znaczy **zainteresowana**? Zmiana przepisów dąży do tego, żeby każda organizacja mogła zostać stroną postępowania, nawet z całego terytorium UE.

7) *Ustalenie, że uzgodnienie RDOŚ wymagane przed wydaniem zezwolenia na usunięcie drzew rosnących przy drogach powinno być zawsze zgodą wyraźną, bez możliwości zastosowania tzw. milczącej zgody.*

Kolejny element który sparaliżuje wydawanie decyzji na wybłądzenie drzew. Już obecnie organ opiniujący jakim jest RDOŚ nagminnie przedłuża prowadzone postępowania związane z wycinką drzew z powodu braków kadrowych. Proponowane zmiany w tym zakresie tylko pogorszą ten stan. Proponowany termin 90 dni na opiniowanie jest absolutnie nie do przyjęcia w przypadku drzew, które mają być usunięte z uwagi na stwarzanie zagrożenia dla bezpieczeństwa zdrowia lub życia ludzi.

Poza tym takie uregulowania nierówno traktują organy, np. wydanie decyzji pozwolenia na budowę, musi nastąpić w ciągu 65 dni inaczej organ podlega karze a w proponowanym przypadku tylko opinia ma prawo być wydawana w ciągu 90 dni. Co więcej inwestycja drogowa dofinansowana ze środków zewnętrznych musi być zrealizowana nierzadko w okresie do 12 miesięcy tj. 360 dni, gdzie jest tu okres projektowy i wykonawczy a termin na opinie to aż 90 dni co daje 40 % czasu jakie zarządca drogi ma na zaprojektowanie i wykonanie inwestycji drogowej.

8) Zwolnienia z obowiązku opłat za usunięcie drzewa.

Z przedłożonych propozycji usunięto obecny zapis, że wycinka drzew z pasa drogowego w związku przybudową drogi jest zwolniona z opłaty. Propozycja zmiany określa, że nie nalicza się opłat za usunięcie drzew lub krzewów w związku z przebudową linii kolejowych. Czyli w przypadku przebudowy dróg płacimy za każde usunięte drzewo o ile będziemy w stanie je usunąć patrząc na powyższe.

Argumentacja wnioskodawców w tym zakresie jest co najmniej wątpliwa. Wskazują oni że transport kolejowy jest ekologicznie zrównoważony i w związku z tym jest zwolniony z opłat za usunięcie drzew. Pytanie brzmi dlaczego jest zrównoważony? Bo się nie odbywa? Przecież obecnie transport towarowy ciężarowy i osobowy prowadzony jest głównie drogami. Drogi wymagają napraw, przebudów. Muszą spełniać aktualne wymagania. Przy proponowanej wysokości opłat za usunięcie drzew można być pewnym, że koszty te będą przewyższały koszt robót budowlanych przy przebudowie drogi. Takie podejście to dążenie do wykluczenia komunikacyjnego kraju na szczeblu dróg samorządowych.

9) Opłaty za usunięcie drzew.

Proponowane opłaty za wycinkę drzew są uzależnione jedynie od gatunku i obwodu. Naszym zdaniem opłata ta powinna oprócz tych elementów uwzględniać aktualną wartość konkretnego drzewa, uwzględniającą m.in. jego wiek, stan zdrowotny.

Dodatkowo wątpliwości budzi przedstawiona wycena. Brak jest informacji na podstawie jakich parametrów ta wycena została wykonana. Czyżby na zasadzie „wydaje mi się”.

Już teraz zarządcy dróg mają ogromne problemy z wykonywaniem nasadzeń zastępczych (kompensacyjnych). W obecnej chwili narzuca się na zarządców dróg obowiązek sadzenia coraz większej ilości drzew za jedno drzewo wycięte nawet w proporcji 4 do 1 i coraz większych drzew, z którymi jest problem – z ich przeżyciem. Takie działanie znacznie zwiększa koszty ponoszone na zakup i sadzenie drzew.

Dodatkowo w przypadku gdy posadzone drzewo lub krzew nie zachowały żywotności po 10 latach od dnia upływu terminu wskazanego na wykonanie nasadzeń zastępczych, lub przed upływem tego okresu, z przyczyn zależnych od podmiotu, na rzecz którego wydano zezwolenie, organ właściwy do wydania zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu nakłada ponownie w drodze decyzji obowiązek wykonania nasadzeń zastępczych. Takie działanie dodatkowo podnosi koszty odsadzenia drzew. Naszym zdaniem zakup i odsadzenia drzew w takich obwarowaniach prawnych stanowi marnotrawstwo publicznych pieniędzy.

Wychodząc poza aspekty administracyjne i przechodząc w sferę cywilną to proponowane zmiany znacznie ograniczają prawo własności zarówno prywatnej jak i tej publicznej.

Powyższe propozycje zmian proponowane przez środowiska ekologiczne należy skonfrontować z głosem ekspertów jakim są np. komisje bezpieczeństwa w każdym samorządzie. Wskazują one jednoznacznie drzewa rosnące przy krawędzi jezdni wpływają w wielu przypadkach negatywnie na zachowania uczestników ruchu drogowego, co prowadzi do zwiększenia ryzyka wystąpienia wypadków drogowych, zawężają skrajnię drogi zmuszając do zjazdu na przeciwny pas

ruchu, co przyczynić się może do zderzenia czołowego z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwnego kierunku.

Na końcu chcę przypomnieć, że zgodnie z ustawą o drogach publicznych droga to budowla składająca się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, usytuowana w pasie drogowym i przeznaczona do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt i to jest nadrzędny cel jaki powinien przyświecać jeżeli mówimy o szeroko rozumianym zarządzaniu drogami. Droga to nie jest żaden las, park czy też inna forma przyrodnicza. To zarządca drogi odpowiada za bezpieczeństwo w pasie drogowym, czyli za życie i zdrowie ludzi tam przebywających a nie RDOŚ, czy nawiedzony pseudo ekolog. Patrząc jednak na powyższe postulaty zmian w przepisach o ochronie przyrody odnosi się wrażenie że nie tylko nie będziemy mieli nic do powiedzenia w aspekcie utrzymania zieleni w zgodzie z bezpieczeństwem ruchu drogowego ale i nie przeprowadzimy również żadnych prac modernizacyjnych na zarządzanej sieci dróg. W takim razie może to RDOŚ powinien wziąć odpowiedzialność administracyjną i cywilną wobec użytkowników dróg w aspekcie zieleni w pasie drogowym łącznie z jej utrzymaniem.

Od 2022 roku obowiązuje nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych w którym w § 72 jasno jest wskazane, że *roślinność w pasie drogowym projektuje się w taki sposób, **aby zapewnić funkcjonalność drogi, bezpieczeństwo ruchu** i właściwe warunki do jej wegetacji oraz uwzględnić wpływ jej rozrostu w ciągu całego cyklu wegetacyjnego na drogę.*

Roślinność w pasie drogowym ma pełnić funkcję izolacyjną (akustyczną i termiczną), oraz poprawiać retencję wód. Obecna zielen, jej forma i stan fitosanitarny w większości nie spełnia założonych funkcji.

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych Województwa Warmińsko – Mazurskiego postuluje o wyrażenie jasnego i mocnego sprzeciwu przez środowisko drogowców w sprawie proponowanych postulatów zmian w ustawie o ochronie przyrody dotyczących roślinności w pasach drogowych.

Z poważaniem:

*Przewodnicząca Konwentu
Małgorzata Ostrowska*

DYREKTOR

Małgorzata Ostrowska

Dokument podpisany
przez Małgorzata
Ostrowska
Data: 2024.05.20
21:46:46 CEST



Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych

59-600 Lwówek Śląski ul. Szpitalna 4

e-mail: zdplwowek@zdp.com.pl

tel.fax. 75 6442872 tel. 75 7822610

PRZEWODNICZĄCY:

Marek Makowski

Kierownik Zarządu Dróg Powiatowych
w Lwówku Śląskim

CZŁONKOWIE:

Jacek Gryga

dyrektor Zarządu Dróg Powiatu
Krakowskiego

e-mail: j.gryga@zzdpk.net

Bożena Zbieć

e-mail: zbiecebozena@interia.pl

Mirosław Bernyś

dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych
w Staszowie
tel.(15) 864-31-10

e-mail: zdpstaszow@staszowski.eu

Mariusz Ożarek

dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych
w Słupsku

tel. (59) 842- 07- 30

e-mail: mozarek@zdp.slupsk.pl

Dariusz Korzeniowski

dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Kościanie
tel. (654)512-74-18

e-mail: biuro@zdp.koscian.pl

Cezary Garczarczyk

dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Będzinie
tel. 600-511-767

e-mail: sekretariatpzd@pzdbedzin.pl

Mariusz Kalkiewicz

dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Chełmnie
tel. (56) 686- 48- 53

e-mail: pzd@powiat-chełmno.pl

Jolanta Balcer

Piotrków Trybunalski

tel.601-344-396

e-mail: jolaba1@poczta.onet.pl

Jacek Dziatkiewicz

dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Opolu
tel./fax (77) 441- 40- 69, 441-40-70

e-mail: zdpopole@wp.pl

Marek Pepera

Krosno

tel. 600-093-397

Grzegorz Pul

dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Sokółce
(zmiana organizacji zarządzania)

tel. (85) 711-89-10

e-mail: biuro@pzd.sokolka.com

Jan Wielgat

dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Elku
tel.(87)621-08-30,

e-mail: pzdelk@post.pl

Anna Nizioł

dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach
tel. (81) 888- 41- 60

e-mail: pzd.pulawy@hot.pl

Adam Czerwiński

dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu,
tel. (18) 442- 64- 88, fax (18) 442- 63- 45
603-377-758

Lwówek Śląski, dnia 10 lipca 2024 r.

Związek Powiatów Polskich

Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych informuje, że podczas XXIV Kongresu Zarządów Dróg Powiatowych, który odbył się pod koniec maja br.w Wałbrzychu, uczestnicy Kongresu wypracowali wnioski, które stanowią przekaz aktualnych problemów i potrzeb naszego środowiska. Poniżej przekazuję ich treść:

1. Uproszczenie procedury wycinki drzew w pasie drogowym w nawiązaniu do Wzorców i Standardów w zakresie strefy wolnej od przeszkód.
2. Szkolenia dla Zarządów Dróg w zakresie Wzorców i Standardów realizowane przez jednostki rekomendowane przez Ministerstwo Infrastruktury, również dofinansowane przez to Ministerstwo.
3. Dopuszczenie możliwości rozliczenia środków z subwencji ogólnej w okresie 12 miesięcy od podpisania umowy. Obecnie rozliczenie jest w danym roku budżetowym.

Wnioski zostały wypracowane w formie uchwały Kongresu, którego oryginał znajduje się u Przewodniczącego Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych.

W nawiązaniu do treści wniosków przekazuję dodatkowe wyjaśnienia informacje oraz tezy w dyskusji, które poprzedziły ich uchwalenie.

W odniesieniu do pierwszego wniosku tj. sprawy zezwoleń na wycinkę drzew z pasa drogowego była wielokrotnie poruszana podczas różnego rodzaju spotkań branżowych Zarządów Dróg Powiatowych. Podobne wnioski zostały uchwalone podczas poprzedniego XXIII Kongresu ZDP w Międzyzdrojach, w następstwie którego, październiku ubiegłego roku doszło do spotkania (online) z inicjatywy ZPP z przedstawicielami Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Przewodniczącym Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych. Głównym zarzutem kierowanym do GDOŚ było traktowanie drzew w pasie drogowym, wyłącznie jako element krajobrazu lub siedlisko gatunków chronionych, z pominięciem aspektu technicznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego. A niezaprzeczalnym faktem jest to, że droga to budowla, która powinna spełniać określone warunki techniczne, które przekładają się na bezpieczeństwo ruchu. Ze strony przedstawicieli ZPP padła wówczas deklaracja kontynuacji rozmów, które będą poprzedzone informacją ze strony Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, w zakresie szkoleń pracowników rozpatrujących wnioski o wycinkę drzew, z zakresu przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz właściwych Wzorców i Standardów publikowanych na stronach Ministerstwa Infrastruktury. Podczas spotkania rozważano aspekt braku odpowiedzialności odszkodowawczej Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska w przypadkach odmów na uzgodnienie wycinki. Z uwagi na od lat nie rozwiązany problem środowisko Zarządów Dróg Powiatowych liczy na wsparcie zarówno Związku Powiatów Polskich, jak i Ministerstwa Infrastruktury. Zasadniczą sprawą jest jednoznaczne określenie, że droga publiczna to obiekt budowlany, mający spełniać określone warunki techniczne, którego główną funkcją jest bezpieczne prowadzenie ruchu drogowego.



Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych

W odniesieniu do drugiego wniosku tj. *Szkolenia w zakresie wzorców i Standardów* pragnę zwrócić uwagę, że zarówno Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz wprowadzane przez Ministerstwo wciąż nowe Wzorce i Standardy, to materiał bardzo obszerny (blisko 2000 stron) wdrożony na przełomie niecałych dwóch lat. Oczekujemy wsparcia naszego środowiska odpowiednim cyklem szkoleń. W naszej ocenie szkolenia powinny być prowadzone z inicjatywy pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury. W tej sprawie będziemy prowadzić odrębną korespondencję z Ministerstwem Infrastruktury. Równocześnie zwracamy się z prośbą o wsparcie naszych starań w tym zakresie.

W odniesieniu do trzeciego wniosku Kongresu tj.: *Dopuszczenie możliwości rozliczenia środków z subwencji ogólnej w okresie 12 miesięcy od podpisania umowy. Obecnie rozliczenie jest w danym roku budżetowym.* Uczestnicy Kongresu zwracali uwagę na to, że środki pochodzące z Rezerwy Budżetu Skarbu Państwa, wspierające samorządy, głównie do zadań polegających na przebudowie obiektów mostowych, powinny być wykorzystane do końca roku budżetowego, a przeniesienie terminu zakończenia robót budowlanych na kolejny, rok uniemożliwia wnioskowanie na następne zadanie. Wnioski o wsparcie zadań składa się w się w okresie od stycznia do połowy lutego. Informację o przyznaniu środków, bądź nie, samorządy otrzymują pomiędzy marcem, końcem kwietnia. Procedury przeprowadzenia wyłonienia wykonawców trwają niekiedy kilka miesięcy. Roboty mostowe szczególnie wymagają zachowania reżymu technologicznego. Z uwagi na to, często dochodzi do takich sytuacji, gdzie dla zachowania właściwych terminów technologicznych zachodzi konieczność przeniesienia zakończenia robót na następny rok. Nie ma zagrożenia wykorzystania środków pochodzących z subwencji, a mimo to taka Jednostka Samorządu Terytorialnego nie ma szans na uzyskanie wsparcia na kolejne zadanie. Rozwiązanie tego problemu znacznie ułatwiłoby poprawę stanu drogowych obiektów inżynierskich.

Z wyrazami szacunku

*Przewodniczący Krajowej Rady
Zarządów Dróg Powiatowych*

*Marek Makowski
Kierownik Zarządu Dróg Powiatowych
w Lwówku Śląskim*