

# Niekończąca się historia, czyli wycinanie alei przydrożnych

„Jazda przez zielone tunele alei wprawia w upojenie. Stuletnie drzewa rozpościerają swoje konary ponad drogą, tworząc ochronny dach, przez który przedzierają się tylko pojedyncze promienie słońca [...] Czy jest lepsza okazja do kontemplacji niż jazda samochodem przez okazałą cieniistą aleję z zamykającym ją liściastym dachem? Wszędzie migocą małe i duże jeziora. Oto właściwe miejsce dla kogoś, kto tęskni za urlopem wśród jezior”.

Jeśli ktoś myśli, że to zachęta do odwiedzenia Mazur, jest w błędzie. To zaproszenie do odwiedzenia... Niemiec, zamieszczone na oficjalnej internetowej stronie turystycznej naszych sąsiadów. Oni reklamują się alejami. A my?



Pod Mikołajkami wycięto kilka tysięcy drzew. Fot. Krzysztof Worobiec

„Chcemy wyciąć wszystkie drzewa z poboczy Warmii i Mazur” – grozili drogowcy już w 2004 roku i plan ten realizują. W całej Polsce obserwujemy masowe wycinki drzew z poboczy dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, ale także dróg gminnych, o bardzo małym natężeniu ruchu. Wraz z unicestwianiem alei, następuje trwałe zubożenie krajobrazu. Również krajobraz miejski ulega dewastacji na skutek niefachowo prowadzonych „zabiegów pielęgnacyjnych”, polegających na „ogławianiu”, czyli obcinaniu całych koron – mającym tyle wspólnego z chirurgią drzew, co amputacja kończyn z chirurgią plastyczną.

## Dlaczego należy chronić aleje?

„Krajobraz jest kluczowym elementem dobrobytu całości społeczeństwa i jednostek, jego ochrona, a także gospodarka i planowanie niesie w sobie prawa i obowiązki dla każdego człowieka” – tak zapisano w Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. Aleje przydrożne są wyjątkowym, malowniczym elementem krajobrazu, są jego ozdobą, organizują przestrzeń, wprowadzają ład i orientację, wskazują kierunki podróży, łączą układy przestrzenne (dwór z wsią, wieś z miastem, stacją kolejową etc.). Wiele alei parkowych lub prowadzących do rezydencji ma wartość zabytkową i historyczną.

Ale zadrzewienia przydrożne, sadzone wszak przez człowieka, harmonijnie łączą krajobraz kulturowy z krajobrazem naturalnym. Aleje przydrożne to ważne ostoje bioróżnorodności, składają się z żywych roślin, pojedynczych drzew (często to także pomniki przyrody), są ważnymi korytarzami migracyjnymi (łącząc kompleksy leśne i umożliwiając migrację drobnych zwierząt i ptaków). Poza alejami już coraz rzadziej są spotykane stare, spróchniałe drzewa (wskutek tzw. racjonalnej gospodarki w lasach takie drzewa są usuwane), będące schronieniem dla zwierząt oraz miejscem żerowania wielu gatunków owadów próchnojadów. Wiele z tych gatunków jest zagrożonych wymarciem i swoją egzystencję zawdzięcza drzewom przydrożnym (np. objęty ochroną gatunek priorytetowy pachnica dębowa *Osmoderma eremita*). Gałęzie są dogodnym miejscem do zakładania ptasich gniazd, a konary i pnie stanowią schronisko wielu drobnych zwierząt, w tym chronionych (np. nietoperzy). Drzewa przydrożne mają również istotne znaczenie ekologiczne jako „bezobsługowe wytwórnie tlenu”, filtry mikrocząsteczek pyłów i spalin, dlatego tak ważne są na terenach zurbanizowanych.

## Zatrważające rozmiary wycinek

W kwietniu 2004 r. wraz z nową ustawą o ochronie przyrody weszły w życie przepisy zezwalające na niekontrolowaną wycinkę drzew przydrożnych. W konsekwencji już jesienią tego roku, pod pretekstem poprawy bezpieczeństwa na drogach, rozpoczęto masowo wycinać aleje i w niespotykanym dotąd tempie drzewa przydrożne zniknęły nawet z poboczy dróg o bardzo małym natężeniu ruchu, a niekiedy także z dróg gruntowych.



Okaleczona aleja w Warpunach na Mazurach. Fot. Krzysztof Worobiec

Faktyczne rozmiary wycinek nie są znane i trudne do dokładnego określenia, ponieważ drzewa wycinają zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i brak jest wspólnej statystyki nawet w obrębie jednego województwa. Nie jest też możliwe (lub bardzo trudne i czasochłonne) uzyskanie informacji od wszystkich zarządców dróg. Zimą 2008/2009 próbowałem uzyskać informacje na temat wykonanych i planowanych wycinek drzew od zarządców dróg wojewódzkich: dolnośląskich, lubuskich, zachodniopomorskich, wielkopolskich, kujawskich, mazowieckich, pomorskich, podlaskich i warmińsko-mazurskich. Tylko niektóre zarządy przysyłały stosowne informacje, inne odpowiadały, że nie prowadzą statystyki wycinek, odmawiały przesłania informacji lub przysyłały informacje niepełne, które nie obejmowały wszystkich planowanych (potwierdził to przypadek wycinki setek drzew przy drodze nr 534 na odcinku między Wąbrzeźnem i Radzyniem Chełmiński, który nie był ujęty w przesłanym zestawieniu). Takie utrudnienia dostępu do informacji skutecznie blokują organizacjom pozarządowym udział w postępowaniach administracyjnych.

Skalę wycinki można szacować na dziesiątki tysięcy drzew rocznie, choćby na podstawie przykładów:

- kilka tysięcy drzew rosnących wzdłuż drogi nr 16 wycięto w latach 2004–2005 w okolicach Mikołajek (warmińsko-mazurskie);
- 760 drzew rosnących wzdłuż drogi nr 57 zezwolił usunąć w 2006 r. wójt gminy w Kolnie (warmińsko-mazurskie);
- 770 drzew rosnących wzdłuż drogi nr 57 usunięto w 2006 r. w gminie Dźwierzuty (warmińsko-mazurskie) na podstawie decyzji wójta, wydanej z naruszeniem prawa;
- 4105 drzew wycięto w latach 2006–2007 przy trasie Bartoszyce – Kętrzyn (warmińsko-mazurskie);
- 1200 drzew rosnących w województwie pomorskim przy drogach nr 7, 20, 22, 55 planowano usunąć w 2005 r. (dzięki interwencji organizacji pozarządowych ok. 500 drzew ocalało);
- 2299 drzew zostało usuniętych w 2008 r. przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, z tego w gminie Sławoborze 430, Trzebiatów – 247, Świdwin – 239;
- 2306 drzew planował wyciąć do końca 2008 r. Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, z czego:
  - 474 przy drodze nr 106 zezwolił usunąć burmistrz Kamienia Pomorskiego,
  - 446 przy drodze nr 203 zezwolił usunąć burmistrz miasta i gminy Sianów,
  - 395 przy drodze nr 203 zezwolił usunąć burmistrz Darłowa,
  - 323 zezwolił usunąć w 2008 r. burmistrz Ińska,

- 12 000 drzew zezwolił wyciąć w 2007 r. Urząd Miejski w Gliwicach (śląskie);

- Jak doniosła prasa w 2008 r.: „Nawet kilkadziesiąt tysięcy drzew planują wyciąć w najbliższym czasie zarządcy dróg dolnośląskich”.

## **Ustawa zezwalająca na usuwanie drzew przydrożnych**

Szczególnie szkodliwym dla przyrody i alei przydrożnych okazał się być art. 83 ust. 6 pkt. 6 ustawy o ochronie przyrody, zezwalający na usuwanie bez zezwolenia i kontroli drzew „niszczących nawierzchnię i infrastrukturę drogową, ograniczających widoczność na łukach i skrzyżowaniach”. Zapis ten dawał drogowcom pełną dowolność przy podejmowaniu prac wycinkowych i otworzył zamkniętą do tej pory furtkę dostępu do cennego i poszukiwanego surowca, jakim jest drewno liściaste. Pomimo, że ten zapis-wytrych został po roku usunięty, to raz otwarta możliwość wycinania drzew przydrożnych (pozyskiwania cennego surowca), nie została do tej pory skutecznie zablokowana.

Obecnie, po usunięciu tego szkodliwego zapisu, zarządcy dróg muszą składać wnioski i uzyskiwać zezwolenia na wycinkę drzewa, wydawane w formie decyzji administracyjnych przez wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast. Jak pokazuje praktyka, proceder wycinania drzew przydrożnych – od momentu składania wniosków, po kontrolę wycinek (a raczej jej brak) – przebiega często z naruszeniem prawa polskiego i unijnego. Postępowania są prowadzone niestaranie, bez należytej wnikliwości, z naruszeniem zasad kodeksu postępowania administracyjnego.

Ta zła sytuacja prawna pogorszyła się wraz z boorem budowlanym (i zapewne opieszałością w przygotowywaniu dróg do EURO 2012) i we wrześniu 2008 r. weszła w życie „specustawa”, czyli znowelizowana ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zapisano w niej, iż przy usuwaniu „drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych”.

W przypadku inwestycji drogowych, realizowanych na podstawie decyzji o lokalizacji drogi, zapis ten umożliwia wycinkę drzew bez konieczności uzyskania ustawowego zezwolenia. Jednak zbyt często zapis ten interpretowany jest jako zwolnienie z obowiązku przestrzegania wszelkich (!) przepisów dotyczących ochrony przyrody, co oczywiście jest nadużyciem, gdyż specustawa nie zezwala przecież na odstępstwa od pozostałych przepisów zawartych w dyrektywach i ustawach, w tym dotyczących ochrony gatunkowej zwierząt, grzybów czy roślin, okresów ochronnych, zakazów usuwania gniazd ptasich z terenów zielonych w okresie od 1 marca do 15 października, ochrony terenów objętych programem Natura 2000 i innych terenów objętych ochroną itd.

## **Obowiązek ochrony krajobrazu, alei i drzew**

Masowe wycinki drzew przydrożnych nie wynikają – wbrew twierdzeniom zwolenników takich zabiegów – z obowiązującego prawa, gdyż nie zakazuje ono obecności drzew w pasie drogowym drogi publicznej. Wprost przeciwnie, szereg przepisów prawa obejmuje ochroną drzewa (w tym rosnące w pasie drogowym) i krzewy. Ochrona krajobrazu, różnorodności biologicznej, a tym samym alei i drzew stanowi istotny element realizacji zasady zrównoważonego rozwoju i ma niezwykłą wartość dla obecnych i przyszłych pokoleń.



W świetle międzynarodowego prawa w tej kwestii podstawowe znaczenie mają: Konwencja o Różnorodności Biologicznej oraz Europejska Konwencja Krajobrazowa. W prawie wspólnotowym szczególne znaczenie ma dyrektywa w sprawie ochrony dzikich ptaków oraz dyrektywa w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Najwyższym prawem krajowym jest Konstytucja RP, która w artykule 5 wyznacza podstawowe kierunki rozwoju państwa, w tym „ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. W konstytucji jest także mowa o możliwości wprowadzenia ograniczeń w kwestii „korzystania z konstytucyjnych wolności i praw” dla zapewnienia ochrony środowiska (a więc ochrona alei i drzew istotnie może się wiązać z ingerencją w prawa własności, stąd wymóg uzyskania zezwolenia na wycinkę drzew) oraz o konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego tak współczesnemu, jak i przyszłym pokoleniom.

Z ustaw zwykłych podstawowe znaczenie ma cytowana ustawa o ochronie przyrody i ustawa „Prawo ochrony środowiska”, a szczegółowe zapisy zawarte są także w innych ustawach i rozporządzeniach. W ustawie o samorządzie gminnym określono, że zadania własne gminy obejmują sprawy terenów zieleni i zadrzewień. Ochrona zadrzewień przydrożnych i obowiązek ich utrzymywania są jednym z głównych zadań zarządców dróg, co zostało zapisane w ustawie „O drogach publicznych”: „W pasie drogowym należy, zależnie od potrzeby, sadzić i utrzymywać zielen, w tym drzewa [...] W szczególności zabrania się: usuwania, niszczenia i uszkodzania zadrzewień przydrożnych”.

## Uchybienia dotyczące składanych wniosków oraz wydawanych decyzji

Przepisy dotyczące ochrony zadrzewień przydrożnych wymagają poprawki i „uszczelnienia”, ale nawet obecnie istniejące prawo mogłoby zabezpieczyć drzewa przed ich nieuzasadnioną wycinką czy okaleczaniem. Niestety tak się nie dzieje, co wynika z wielu czynników – wśród nich istotna jest niska świadomość ekologiczna społeczeństwa, szczególnie samorządów lokalnych i służb drogowych. Obecnie przy wycince drzew nie jest wymagana opinia służb odpowiedzialnych za ochronę przyrody, **a wójtowie, burmistrzowie czy prezydenci miast często zapominają (lub nie rozumieją), że to oni są organami w zakresie ochrony przyrody**, a ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych i to na władzy spoczywa konstytucyjny obowiązek „dbałości o przyrodę będącą dziedzictwem i bogactwem narodowym”.

Ten brak świadomości sprawia, że decyzje zezwalające na usuwanie drzew często wydawane są pochopnie i bez odpowiedniej wnikliwości. Zarządcy dróg, argumentując konieczność wycinki drzew, powołują się najczęściej na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na drodze, nawet gdy wycinka drzew nie jest związana z jakąkolwiek modernizacją dróg czy choćby łataniem dziur w jezdni. Drogowcy z reguły nie przedstawiają wyników badań mających na celu ustalenie wpływu planowanego przedsięwzięcia (czyli wycinki drzew) na środowisko oraz na bezpieczeństwo w komunikacji, powołując się najczęściej tylko na ogólnikowe statystyki wypadków drogowych, bez przedstawiania analiz i przyczyn tych wypadków. Pomijany jest fakt, iż usuwanie drzew nie tylko nie prowadzi do zmniejszenia liczby wypadków, lecz może wywołać skutek odwrotny: wycinanie drzew może prowadzić do zwiększenia liczby i rozmiarów skutków wypadków na bezdrzewnym odcinku drogi. Potwierdzają to obserwacje prowadzone w Danii, Niemczech i Czechach: najwięcej wypadków śmiertelnych jest na drogach szybkiego ruchu (a więc pozbawionych drzew przydrożnych), tam gdzie istnieje poczucie „pozornego bezpieczeństwa” – skłaniające do rozwijania nadmiernej prędkości i ryzykownych manewrów (wyprzedzanie na trzeciego, „bo droga szeroka i prosta”). Potwierdzają to także nasze statystyki: w roku 2004 na wszystkich drogach warmińsko-mazurskich na drzewach

zginęły 93 osoby, podczas gdy na 156-kilometrowym odcinku drogi krajowej nr 7 (pozbawionym drzew!), przecinającym to województwo, zginęły aż 52 osoby!

Zarządcy dróg, powołując się na frazes o „konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego”, pomijają fakt istnienia sprawdzonych możliwości technicznych zapewnienia tego bezpieczeństwa poprzez ustawianie znaków ograniczenia prędkości, zakazu wyprzedzania, oznaczenia drzew tablicami odbłaskowymi czy ustawiania barier energochłonnych, zabezpieczających przed wypadnięciem pojazdów z jezdni i wpadnięciem na drzewo. Ta recepta jest skuteczna w Niemczech: w Brandenburgii (jeden z krajów związkowych) ustawiono 1352 kilometry barierek ochronnych (zabezpieczających pojazd przed zjechaniem z jezdni) i w latach 1997–2005 liczba przypadków najechania na drzewo zmalała tam o 33%, a liczba ofiar śmiertelnych takich wypadków spadła z 337 do 110!

Przy wydawaniu decyzji zezwalających na usuwanie zadrzewień przydrożnych bardzo rzadko brana jest pod uwagę kwestia ochrony walorów krajobrazowych, kulturowych i przyrodniczych, na co zwróciły uwagę Samorządowe Kolegia Odwoławcze (SKO) w Olsztynie i Gdańsku. Stwierdziły, że zgodnie z ustawą o ochronie przyrody: „Uznanie administracyjne przyznane wójtowi, burmistrzowi lub prezydentowi miasta w tej kwestii nie jest uznaniem bezgranicznym, zobowiązując organ do poszukiwania rozwiązań korzystnych dla interesu publicznego jak i interesu wnioskodawcy”. SKO podkreśliło, że interesem publicznym może być zarówno wycięcie drzew (w celu budowy drogi), jak i ich zachowanie (w trosce o walory krajobrazowe), a ponieważ dbałość o przyrodę jest obowiązkiem władzy publicznej, stąd też „organ wydający decyzje musi rozważyć w odniesieniu do każdego indywidualnie określonego drzewa, które argumenty przeważają i czy jest możliwe ich pogodzenie”. Tymczasem – wychodząc zapewne z założenia, że Polska najpierw powinna wybudować infrastrukturę, a dopiero później troszczyć się o te walory przyrodnicze, które pozostaną – jako interes publiczny traktowana jest konieczność poprawy stanu nawierzchni dróg lub rzekoma poprawa bezpieczeństwa na drodze. Z tego powodu **wszelkie działania organizacji pozarządowych i osób prywatnych, mające na celu powstrzymanie wycinek drzew, traktowane są jako niedopuszczalna ingerencja w kompetencje samorządów oraz próba zahamowania rozwoju.**



Jesienią bardzo malownicze są zwłaszcza aleje klonowe. Fot. Krzysztof Worobiec

Wyjątkowe są sytuacje, gdy organ odmawia zgody na wycinkę drzew przydrożnych, argumentując, że „drzewa [...] mają szczególną wartość przyrodniczo-krajobrazową” oraz że to na wójcie spoczywa „dbałość o przyrodę, ochronę składników przyrody w tym zieleni na wsiach”. Natomiast wiele decyzji dotyczących zezwoleń na usuwanie drzew wydawanych jest z naruszeniem Kodeksu postępowania administracyjnego. Dla przykładu: SKO w Olsztynie, orzekając w sprawie zgody na wycinkę drzew w gminie Mrągowo, stwierdziło: „W pełni na uwagę zasługuje zarzut, iż organ pierwszej instancji nie przeprowadził należytego postępowania dowodowego. [...] Stąd też nie sposób ustosunkować się do twierdzenia, iż drzewa te stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu”. W innym postępowaniu, SKO w Olsztynie zwróciło uwagę na brak przestrzegania przepisów regulujących wymogi postępowania dowodowego i dokumentowania czynności procesowych, stwierdzając, iż dwie decyzje wójta gminy Dźwierzuty, zezwalające na wycinkę łącznie 711 drzew, „wydane zostały z rażącym naruszeniem prawa, [oraz] doszło do wydania decyzji bez wniosku strony”.

## NIK: „Nikt nie panuje nad prowadzoną wycinką drzew”

Te i wiele innych przypadków łamania prawa zostały opisane przez Stowarzyszenie Sadyba i wraz z kopiami dokumentów przesłano je latem 2006 r. do olsztyńskiej delegatury Najwyższej Izby Kontroli z wnioskiem o zbadanie prawidłowości postępowania przy wycinkach drzew. W wyniku przeprowadzonej kontroli nr S/07/002 „Przestrzeganie przez zarządy dróg oraz jednostki samorządu terytorialnego przepisów ustawy o ochronie przyrody w zakresie usuwania drzew z pasa drogowego dróg powiatowych w latach 2005–2006”, NIK potwierdził wszystkie zarzuty obrońców alei. Znamienna jest wypowiedź dyrektora olsztyńskiego Izby, Antoniego Stupińskiego, podsumowująca kontrolę: „Nikt nie panuje nad prowadzoną wycinką drzew” i „Głównym kryterium wydawania pozwoleń na wycinkę było zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednak brakowało racjonalnego uzasadnienia tych decyzji, czy np. drzewo ograniczało widoczność. Tak postępując, można wyciąć każde drzewo” ([wyniki wystąpień pokontrolnych NIK dostępne są na stronie bip.nik.gov.pl](http://wyniki.wystapien.pokontrolnych.nik.dostepne.są.na.stronie.bip.nik.gov.pl)).

Szczególnym przypadkiem łamania polskiego i unijnego prawa jest usuwanie drzew przydrożnych, zasiedlonych przez gatunki chronione, a zwłaszcza przez pachnicę dębową, gatunek priorytetowy, wymieniony w załącznikach IV i II do dyrektywy habitatowej, którego ochrona wymaga wyznaczenia specjalnych obszarów ochrony. Jak wynika z opracowania „Ochrona przydrożnych zadrzewień jako ostoi występowania pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* oraz fauny towarzyszącej w alejach przydrożnych województwa warmińsko-mazurskiego” (sporządzonego na wniosek Sadyby i przekazanego m.in. Głównemu Konserwatorowi Przyrody oraz Komisarzowi Unii Europejskiej do Spraw Środowiska), prawdopodobieństwo występowania pachnicy dębowej w alei z drzewami o pierśnicy powyżej 70 cm przekracza 50%. Dotyczy to zwłaszcza lip, dębów i klonów, dlatego wszystkie takie aleje na Warmii i Mazurach (ale zapewne też w innych, nie objętych badaniami rejonach Polski) powinny być obligatoryjnie obejmowane ochroną jako potencjalne siedliska pachnicy i innych gatunków o zbliżonych wymaganiach ekologicznych, a wszelkie inwestycje drogowe wiążące się z wycinką drzew powinny być poprzedzone rozpoznaniem występowania pachnicy.

Tymczasem, jak wynika z wielu udokumentowanych przypadków, nadal dochodzi do niszczenia stanowisk pachnicy dębowej. Zarządcy dróg przed wycinką zadrzewień przydrożnych nie prowadzą inwentaryzacji gatunków chronionych, prowadzą ją w trakcie wycinki, a niekiedy nawet już po ścięciu drzew! Inwentaryzacje – jeśli w ogóle – są często wykonywane *pro forma* i na bardzo niskim poziomie merytorycznym (ograniczając się tylko do jednego gatunku – np. tylko pachnicy, pomijając inne) oraz proponują rozwiązania niezgodne z zapisami prawa i zagrażające gatunkom chronionym (np. zakładając niepokojenie i przenoszenie w inne miejsce). Jak pokazują liczne przykłady, wraz z usuwaniem drzew przydrożnych następuje niszczenie gatunków chronionych i ich siedlisk (dotyczy to m.in. nietoperzy, ptaków i owadów), a więc łamane są zarówno dyrektywy unijne, jak i przepisy krajowe. Nie ulega wątpliwości, że działania takie są prowadzone często w sposób celowy i świadomy, choć markowane jako „nieumyślne” (tłumaczenie się nieświadomością brzmi mało przekonująco w związku z trwającą od 2004 r. akcją Ratujmy Aleje, medialną kampanią, licznymi apelami i pismami). Ta sytuacja pokazuje, iż ochrona drzew przydrożnych jako cennych korytarzy migracyjnych i ostoi bioróżnorodności, jest fikcją i pobożnym życzeniem.



Barierki energochłonne i oznakowanie drzew zamiast wycinki drzew – droga nr 59 Stare Kielbonki-Niewiady. Fot. Krzysztof Worobiec

Usuwanie drzew przydrożnych związane jest z pozyskiwaniem dużej ilości surowca poszukiwanego

na rynku. Podczas gdy w Lasach Państwowych każde wycięte drzewo jest ewidencjonowane, a jego sprzedaż kontrolowana, przy drogach bez żadnej kontroli i ewidencji wycinane są dziesiątki tysięcy drzew. Nie wiadomo, gdzie, kiedy i ile ich wycięto oraz kto, kiedy i za ile je kupił. Na ten aspekt zwrócił uwagę NIK w cytowanych wystąpieniach pokontrolnych: np. w przypadku zlecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Mrągowie usunięcia 286 klonów i jesionów stwierdzono brak udokumentowanej „daty rozpoczęcia i zakończenia prac, liczby i gatunków usuniętych drzew, a także ilości pozyskanego w ten sposób drewna. W ocenie NIK, uniemożliwiało to sprawdzenie prawidłowości wykonanych decyzji zezwalających na wycinkę”. Ponadto Izba zwróciła uwagę, że „Zarząd nie korzystał z możliwości upublicznienia informacji dotyczącej pozyskania drewna w zamian za usunięcie drzew, a zainteresowane podmioty uzyskiwały ją bezpośrednio od pracowników PZD”. Oczywiście takie praktyki i brak przejrzystości mogą prowadzić do sytuacji korupcyjnych oraz „wycinek pod zamówienie”.

Do ogaławiania dróg z drzew przyczynia się też praktyka pozyskiwania taniego surowca na potrzeby opałowe (dla gmin – do szkół, świetlic lub jako swoisty „zasilek” dla bezrobotnych). Takie nieodpłatne przekazywanie pozyskanego podczas wycinek drewna opałowego prowadzi często do nierzetelności, co potwierdził NIK: według pracownika ZDP w Elblągu 56 ściętych drzew przekazano nieodpłatnie wójtowi gminy Godkowo, jednak „z informacji uzyskanej od wójta [...] wynika natomiast, że gmina uzyskała tylko 19 drzew” (co zatem stało się z pozostałymi 37 drzewami – zapewne zostały przerobione na meble).

NIK zwrócił także uwagę na brak egzekwowania obowiązku dokonywania nowych nasadzeń (wydanie zgody na usunięcie drzew może być uzależnione od nasadzenia drzewa w miejscu wskazanym przez wydającego decyzję), co oznacza, że niedopełnienie tego warunku pociąga za sobą stwierdzenie wygaśnięcia decyzji.

## Wnioski i postulaty

Pomimo, iż problem masowych wycinek drzew przydrożnych jest znany i wiele środowisk wzywa do ich zaprzestania, a zachowanie drzew przydrożnych zostało uznane jako jeden z celów strategicznych o szczególnym znaczeniu dla efektywnej ochrony i racjonalnego użytkowania różnorodności biologicznej, nadal brak działań prowadzących do faktycznej naprawy zaistniałej sytuacji. Poza okazjonalnymi deklaracjami decydentów, brakuje konkretnych działań zmierzających do poprawy sytuacji, a beczynność i przedłużanie istniejącego stanu jest przyzwoleniem na łamanie prawa polskiego i wspólnotowego oraz tolerowaniem niekompetencji (niski merytoryczny poziom decyzji zezwalających na usuwanie drzew, liczne uchybienia proceduralne), co *de facto* jest zezwoleniem na bezkarne niszczenie alei przydrożnych oraz związanej z nimi bioróżnorodności.

Dlatego najwyższa pora podjąć starania prowadzące do jak najszybszej zmiany obowiązujących przepisów, tj. doprowadzić do zmiany przepisów ustawy o ochronie przyrody w zakresie usuwania drzew przydrożnych. Uważam, że należy:

1. Przywrócić obowiązek zgłaszania wycinek drzew przydrożnych organom ochrony przyrody oraz obowiązek podawania ich do publicznej wiadomości (umożliwiając tym samym kontrolę społeczną).
2. Wprowadzić obowiązek prowadzenia statystyk (ilościowych i jakościowych) dotyczących wszystkich wyciętych i nowo nasadzonych drzew, oraz obowiązek przedstawiania ich raz w roku organom ochrony przyrody, a także podawania ich do publicznej wiadomości na stronach internetowych i/lub w mediach.
3. Wprowadzić obowiązek przedstawienia raz w roku ilości pozyskanego w trakcie wycinek drewna, sposobu jego wyceny, formę zbycia (najlepiej – wzorem praktyki stosowanej w Lasach

Państwowych - w ogłaszanych publicznie przetargach) oraz ilość pozyskanych w ten sposób pieniędzy.

4. Stosować zasadę, iż zgoda na usunięcie drzewa rosnącego w pasie drogowym może być wydana tylko wtedy, gdy nie ma innej metody zapewniającej poprawę bezpieczeństwa na drodze, stosując techniczne środki poprawy tego bezpieczeństwa - takie, jak ustawianie barierek energochłonnych, znaków ograniczających prędkość, zakazów wyprzedzania etc.

5. Podczas modernizacji dróg z cennymi alejami należy wprowadzić odstępstwa od obowiązujących norm budowlanych (określających odległość drzewa od krawędzi jezdni), by zachować drzewa i ich nie uszkodzić.

6. Wprowadzić obligatoryjny nakaz nasadzeń zastępczych oraz określić szczegółowo: rodzaj nowo sadzonych drzew (odpowiadające lokalnej tradycji i klimatowi; gatunki obce dopuszczając tylko w miejscach historycznie uzasadnionych, np. w parkach), odległość między drzewami, ich wielkość i jakość, okres sadzenia drzew, wielkość wykopu oraz wymogi dotyczące jakości gleby, ilość niezbędnych nasadzeń w ramach wyrównania strat spowodowanych wycinką (w zależności od charakteru alei i grubości wyciętych drzew).

7. Kształcić w kierunkach pielęgnacji i chirurgii drzew, oraz stworzyć służbę zajmującą się pielęgnacją drzew.

Ponadto należy opracować informację skierowaną do wszystkich wydających decyzje zezwalające na usuwanie drzew przydrożnych oraz do zarządców dróg, o konieczności:

- ochrony zadrzewień przydrożnych,
- ochrony siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt związanych z drzewami,
- przestrzegania okresów lęgowych ptaków,
- przestrzegania przepisów dotyczących obszarów Natura 2000, obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych,
- rozpoznania rozwiązań alternatywnych, zapewniających bezpieczeństwo na drodze.

## Podsumowanie

Należy podjąć zdecydowane działania zmierzające do powstrzymania nieuzasadnionych wycinek drzew oraz przywrócić kontrolę nad wycinkami, ilością pozyskanego drewna i sposobem jego zbycia. Należy zmienić przepisy prawne, które niedostatecznie chronią aleje przed decyzjami osób niekompetentnych. Potrzebne są jasne kryteria wydawania lub odmowy wydania zezwolenia na wycinkę. Konieczna jest edukacja pracowników samorządowych, zarządców dróg, sądów i policji na temat wartości alei i obowiązujących przepisów.

Krzysztof A. Worobiec