

1000 kierowców, 100 wypadków, 350 drzew, 1 inicjator

Dolny Śląsk, droga wojewódzka nr 382 pomiędzy Strzegomiem a Świdnicą, trzy odcinki proste, dwa długie łuki. Droga zachęca do szybkiej jazdy, daje szansę na wyprzedzenie wolniejszych samochodów. Blisko 10 km doskonale utrzymanej alei kilkudziesięcioletnich drzew, głównie lip, rosnących tuż przy drodze. Dla wielu są one głównym winowajcą wypadków, które się tu raz na jakiś czas zdarzają.

Strzegom - Świdnica

Latem 2009 r. znany świdnicki lekarz stracił przytomność podczas jazdy samochodem, prawdopodobnie wskutek zawału serca. Zjechanie z jezdni oraz zderzenie z drzewem doprowadziło do natychmiastowej utraty życia. Według jednego ze źródeł, kierowca wyprzedzał kolumnę pojazdów z prędkością 150 km/h, co jednak jest nie do sprawdzenia, zresztą skutki wypadku byłyby podobne przy 90 km/h. Stało się to właśnie na drodze pomiędzy Strzegomiem a Świdnicą, na której nie po raz pierwszy doszło do wypadku.



Według danych, którymi w mediach posługuje się zarządca drogi, rocznie dochodzi tu do ok. 100 wypadków, część z nich skończyła się tragicznie dla kierowców i pasażerów. Jednak statystyki mówią że udział rannych i zabitych jest na tej drodze 10-krotnie mniejszy niż średnia krajowa. Przyczyny wypadków zazwyczaj są typowe - niedostosowanie prędkości do warunków drogowych, wyprzedzanie „na trzeciego” oraz na zakręcie mimo ograniczonej widoczności.

Drogę w zeszłym roku wyremontowano i poszerzono, zbliżając skrajnię asfaltu do drzew. Nie ma tu ograniczenia prędkości, można jechać 90 km/h, nie ma też miejsc do bezpiecznego ustawienia radiowozu policyjnego z radarem. Na poboczu nie ma barier energochłonnych, jedynie te drzewa. Większość pni pokryta jest pasami biało-czerwonymi, nieco zszarzałymi, gdyż kilku- i kilkunastoletnia farba zdążyła się zestarzeć. Do tego dochodzą trzy skrzyżowania z podrzędnymi drogami, więc kierowcy skręcający w prostopadłe boczne drogi powodują konieczność nagłego zwolnienia kolumny jadących pojazdów.

Kolega tragicznie zmarłego lekarza zainicjował akcję, której celem było doprowadzenie do wycinki drzew przy drodze Strzegom - Świdnica. W tym celu, z wydajną pomocą lokalnych mediów, rozpoczął akcję zbierania podpisów pod petycją adresowaną do Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, by ta podjęła decyzję o wycinie drzew. Petycja została wyłożona w urzędach, sklepach i punktach usługowych. Zebrano około tysiąca podpisów i przekazano je drogowcom. Ci nie do końca skłonni byli do wycinki, bowiem odpowiedzialni są także za drogi o dużo większym stopniu niebezpieczeństwa, powodowanego przez drzewa i inne warunki terenowe. Tam jednak nie ma kampanii medialnej, więc jest miejsce i czas na rozważne podejmowanie decyzji.

Drogowcy pod naporem setek podpisów wystąpili do Burmistrza Gminy Strzegom z wnioskiem o wydanie odpowiedniego zezwolenia. W tym momencie do gry włączyły się organizacje ekologiczne (Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Stowarzyszenie „Sadyba”, Fundacja Ekorozwoju FER), zaalarmowane przez miejscowych przeciwników wycinki, codziennych użytkowników tej drogi. Okazało się, że całkiem sporo było głosów w obronie drzew, i to nie tylko ze strony stowarzyszeń.

Organizacje ekologiczne zaadresowały swe protesty do Burmistrza Strzegomia oraz do drogowców.

Wnioskowano m.in. o to, by zamiast wycinki zrealizować alternatywne metody ograniczenia skutków zjazdu samochodów z drogi. Chodziło przede wszystkim o tradycyjne metody – ograniczenie prędkości, ustawienie fotoradarów, oznakowanie drzew, ustawienie barier energochłonnych. Podkreślano także, iż w najbliższych latach planowana jest budowa obwodnicy Strzegomia, która przejmie większość ruchu pojazdów z feralnego odcinka. Pokazano także przykłady niemieckich programów ochrony przydrożnych alei drzew, co w tym rejonie ma duże znaczenie ze względu na wzmożone kontakty gospodarcze z zachodnimi kontrahentami (silnie rozwinięty przemysł kamieniarski).

Siła merytorycznie uzasadnionych argumentów sprawiła, że Burmistrz nie zezwolił na wycinkę, mimo nacisków ze strony części społeczeństwa, w tym kilku radnych. Drogowcy również nie pozostali na nieustępliwym stanowisku i wydaje się, że gotowi są zmniejszyć skutki wypadków, pozostawiając drzewa w spokoju. Niemniej, inicjator akcji nie pozostał bezczynny – zakłada fundację „Bezpieczna Droga”, której celem ma być wyegzekwowanie od zarządców dróg „poprawy jakości pasa drogowego”.

Milicz - Żmigród

Innym przykładem podejścia do wycinki drzew jest sytuacja z aleją przy drodze nr 439 Żmigród – Milicz. Aleja rośnie poza pasem drogowym, jednak wielkość drzew oraz brak pobocza sprawiają, że część drzew rośnie de facto przy samej drodze. Pewien jej odcinek biegnie przez obszar Natura 2000 „Dolina Baryczy” – ostoję ptactwa o znaczeniu europejskim, właściwie droga ta jest bramą wjazdową na obszar Stawów Milickich, objęty aż czterema formami ochrony przyrody.

Wskutek sygnałów od kierowców, od 2006 r. rozpoczęto wyznaczanie drzew do wycinki, dodatkowo w 2007 r. przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczo-leśną, która miała zidentyfikować siedliska chronionych owadów. W sierpniu 2008 r., podczas wichury, na przejeżdżającą drogą auto przewróciło się uschnięte drzewo, rosnące 6 metrów od drogi. Samochód został zniszczony, kierowca trafił do szpitala. Nadleśnictwo Żmigród, które było odpowiedzialne za stan drzew, musiało wypłacić kierowcy 57 tys. złotych odszkodowania.

Była to iskra, która doprowadziła do wycinki drzew. W grudniu 2008 r. rozpoczęła się wycinka na trzykilometrowym odcinku drogi; usunięto drzewa wytypowane przez nadleśnictwo. Jednak przedstawiciel Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei stwierdził, że zakres wycinki jest niewystarczający. Według przyrodników, usunięto 266 dębów, według leśników – 177. Wiele z drzew było w wieku powyżej stu lat. W części z nich występowała pachnica dębowa, więc doszło do zniszczenia siedlisk tego gatunku. Wycięcie ćwierci tysiąca drzew wydaje się być działaniem niewspółmiernym do potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Okazuje się jednak, że w Planie Urządzania Lasu na lata 2005–2014, opracowanym z udziałem służb ochrony przyrody i zatwierdzonym przez ministra środowiska, drzewa te były przeznaczone do wycinki. Oznacza to, że na podstawie Planu nadleśnictwo miało obowiązek usunąć drzewa do 2014 r. Nie było tu więc mowy o wydawaniu zezwoleń na wycinkę, gdzie przepisy nakazują, by każde drzewo traktować indywidualnie i uzasadniać potrzebę jego usunięcia. Przy operatach leśnych podejście jest inne, patrzy się tu poprzez pryzmat oddziaływanego, a dla dokumentów takich jak właśnie omawiany plan urządzania lasu z 2005 r., polskie przepisy nie wymagały przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Inną sprawą jest to, że w ocenie strategicznej ciężko byłoby zejść do omawiania takich szczegółów, jak cięcia sanitarne na poszczególnych drzewach czy inne zabiegi techniczne, stosowane w niektórych przypadkach dla ratowania drzew tracących stabilność.

Przy „hurtowym” podejściu do wycinki nie ma też miejsca na porozumienie z zarządcą drogi co do

potrzeby i możliwości zastosowania innych środków mających wpływ na bezpieczeństwo, np. odpowiednie cięcia sanitarne i zabiegi techniczne, bariery energochłonne itp. Pokazuje to pewną lukę w obszarze zagrożenia drzew przydrożnych, której istnienie odbija się także na użytkownikach drogi. Ci bowiem niekoniecznie oczekują na wycięcie wszystkiego w promieniu 10 m od drogi, lecz raczej na zapewnienie bezpieczeństwa.

Sprawa wycinki dębów trafiła do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu jako wystąpienie szkody w środowisku. RDOŚ zlecił ekspertyzy, które mają potwierdzić zaistnienie szkody oraz przewidzieć zakres działań naprawczych (kompensujących). Mimo upływu 10 miesięcy, postępowanie nadal nie jest zakończone.

Krzysztof Okraśiński