

List otwarty do Prezesa NIK Krzysztofa Kwiatkowskiego

Usuwajmy przyczyny wypadków, a nie drzewa

W dniu 10 kwietnia br. NIK ogłosił wystąpienie do Trybunału Konstytucyjnego w sprawie takiej zmiany przepisów ustawy o ochronie przyrody, które uniemożliwiłyby ponowne sadzenie drzew w miejscach, w których uprzednio wycięto drzewa ze względu na bezpieczeństwo ruchu.

Słuszne jest podjęcie przez Izbę ważnej kwestii bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami. Jednak jednoznaczne oceny zawarte w propozycji NIK mogą prowadzić do niekorzystnego i trudnego do zaakceptowania wycinania drzew w ogóle. Może to być też dogodny temat zastępczy, przy braku skutecznych działań ukierunkowanych na usuwanie przyczyn wypadków. Jednocześnie zwracam uwagę na to, że wybrany do powyższej interwencji został wątek poboczny, o niewielkim znaczeniu (co wyjaśniam w załączniku). Bezpieczeństwo na drodze to złożone zagadnienie, będące przedmiotem rozległych badań naukowych oraz troski praktyków, zwłaszcza policji i służb drogowych, jak też organizacji społecznych. Wypadki drogowe mają rozmaite przyczyny, nieraz trudne do ustalenia. Drzewo bywa czynnikiem zastrzającym skutki wypadnięcia pojazdu z drogi, jednak rzadko bywa jego bezpośrednią przyczyną. W sytuacjach, kiedy przyczyny wypadku leżą gdzie indziej, należy się skupić na ich identyfikacji i usunięciu lub złagodzeniu. Nierzadko zdarza się, że drzewa są w następstwie takich nieszczęść usuwane, ale ludzie giną nadal. Usunięcie drzew, zwłaszcza ich znacznej liczby, z przyczyn związanych z bezpieczeństwem ruchu powinno zostać poprzedzone audytem BRD.

Drzewa pozostają pod ochroną prawną jako cenna zielona infrastruktura, na wiele sposobów poprawiająca jakość życia ludzi. Drzewa przydrożne m.in. eliminują zanieczyszczenia, utrzymują sprzyjający rolnictwu klimat, są siedliskiem i szlakami wędrówek chronionych gatunków zwierząt, współtworzą tradycyjny polski krajobraz stanowiący o atrakcyjności turystycznej regionów. Wobec dokonujących się zmian klimatycznych stanowią naszą polisę ubezpieczeniową, jako czynnik stabilizujący warunki atmosferyczne. Według publikowanych w USA i Wielkiej Brytanii badań, obecność drzew przydrożnych skłania kierowców do zmniejszenia prędkości średnio o około 5 km/h. Znam z praktyki sytuacje, gdy wypadki pojawiły się na drodze po wycięciu drzew, właśnie wskutek szybszej jazdy – uprzednio ograniczanej przez ich obecność. Ponadto ostatnie badania niemieckie wykazały, że drzewa alejowe są przyczyną jedynie 10 % śmiertelnych wypadków z udziałem drzew, pozostałe to zdarzenia związane z istnieniem drzew pojedynczych i leśnych.

Do tej pory zbyt często traktowano wycięcie drzew jako magiczny obrzęd mający zapewnić kierowcom bezpieczną jazdę. Proszę zwrócić uwagę na fakt, że mimo wycięcia w ostatnich kilkunastu latach przynajmniej kilkudziesięciu (jeśli nie setek) tysięcy drzew, liczba ofiar śmiertelnych na bogatych w aleje Warmii i Mazurach nie zmniejsza się szybciej, niż w innych regionach. Żeby radykalnie zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych, konieczne są wszechstronne działania z zakresu inżynierii ruchu, edukacji publicznej, egzekwowania przestrzegania przepisów. Trzeba skończyć ze społeczną akceptacją łamania przepisów prawa o ruchu drogowym.

W dniu 13 kwietnia br. odbyła się w Olsztynie debata na temat bezpieczeństwa ruchu w warmińsko-mazurskich alejach. Brali w niej udział w przedstawiciele parlamentu, policji, drogowców, służb ratunkowych i organizacji społecznych. Zgodzili się oni, że trzeba pilnie ograniczyć liczbę wypadków, zwłaszcza śmiertelnych, jednocześnie zachowując alejowy krajobraz, stanowiący warmińsko-mazurskie dziedzictwo i element atrakcyjności regionu. Olsztyńska debata wyznacza kierunek działań na rzecz dróg bezpiecznych i pięknych oraz bogatych w przyrodę na terenie całego kraju.

dr inż. Piotr Tyszko-Chmielowiec
Lider programu Drogi dla Natury



ZAŁĄCZNIK 1

Inicjatorzy listu:

1. **Fundacja EkoRozwoju, Wrocław**
2. **Polskie Towarzystwo Dendrologiczne, Warszawa**
3. **Polski Kongres Drogowy, Warszawa**
4. **Stowarzyszenie Eko-Inicjatywa, Kwidzyn**
5. **Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba”, Kadzidłowo**

List popierany przez:

6. **Federacja Arborystów Polskich, Wrocław**
7. **Federacja Zielonych GAJA, Szczecin**
8. **Fundacja Albatros, Bukwałd**
9. **Fundacja Ekologiczna ARKA, Bielsko-Biała**
10. **Fundacja Ekologiczna ZIELONA AKCJA**
11. **Fundacja Greenmind, Warszawa**
12. **Fundacja Nasza Ziemia, Warszawa**
13. **Fundacja Otwarty Plan, Kraków**
14. **Fundacja Sendzimira, Warszawa**
15. **Fundacja Wiedzieć Więcej, Kędzierzyn-Koźle**
16. **Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź**
17. **Klub Gaja, Wilkowice**
18. **Morąskie Stowarzyszenie Miłośników Przyrody "EKO-GŁOS", Morąg**
19. **Ośrodek Działań Ekologicznych „Źródła”, Łódź**
20. **Społeczny Instytut Ekologiczny, Warszawa**
21. **Społeczny Ruch Ochrony Drzew, Bielsko-Biała**
22. **Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, Wrocław**
23. **Stowarzyszenie Ekologiczne "Etna", Oława**
24. **Stowarzyszenie "EKOSKOP", Rzeszów**
25. **Stowarzyszenie Miłośników Rzeki Warty, Śrem**
26. **Stowarzyszenie na rzecz Ekorozwoju "Agro-Group", Białystok**
27. **Stowarzyszenie Ochrony Drzew "miastoDrzew", Wrocław**
28. **Stowarzyszenie Psychoedukacyjno-Przyrodnicze M.O.S.T., Kielce**
29. **Stowarzyszenie Ptaki Polskie, Sopot**
30. **Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra**
31. **Stowarzyszenie Przyjazna Komunikacja, Milanówek**
32. **Stowarzyszenie Tilia, Toruń**
33. **Śląskie Towarzystwo Ornitologiczne, Wrocław**
34. **Towarzystwo dla Natury i Człowieka, Lublin**
35. **Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody, Kraków**
36. **Towarzystwo Przyjaciół Zalesia Dolnego, Piaseczno**
37. **Wielkopolskie Stowarzyszenie "Pokolenie", Śrem**
38. **Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, Wrocław**
39. **WWF Polska, Warszawa**
40. **Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć, Kraków**

ZAŁĄCZNIK 2

Komentarz na temat zagadnienia poruszonego w komunikacie NIK z 10.04.2015 r.

Zakwestionowany przez NIK art. 83 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody nie nakazuje sadzenia drzew w miejscu, z którego wycięto drzewo, na które zostało wydane zezwolenie motywowane względami bezpieczeństwa ruchu. Wiele drzew jest usuwanych z działek, w których brak przestrzeni na nowe nasadzenia (wąski pas drogowy, teren budowy), powszechne jest kierowanie nasadzeń zastępczych w inne, dostępne i bezpieczne lokalizacje – często na terenach publicznych typu parki, szkoły lub lokalne drogi.

W ramach programu Drogi dla Natury posadziliśmy blisko 35 tysięcy drzew przydrożnych na gruntach blisko setki zarządców dróg wszystkich szczebli, od gmin do GDKKiA. Przeszkoliliśmy około dwóch tysięcy drogowców i urzędników samorządowych. Ani razu nie spotkałem się z taką sytuacją, żeby służba drogowa sadziła nowe drzewa w miejscach niebezpiecznych dla użytkowników dróg, zwłaszcza, jeśli te względy doprowadziły do usunięcia rosnących tam uprzednio starych drzew. Wręcz przeciwnie, przekonałem się, że drogowcy z dużą ostrożnością, a nawet sceptycyzmem godzą się na sadzenie drzew przydrożnych i to tylko przy drogach o odpowiednio szerokim pasie, gdzie można sadzonki umieścić za rowem. Tak, jak uczynił to olsztyński Zarząd Dróg Wojewódzkich, sadząc w dniu 13 kwietnia br. 250 drzew przydrożnych z udziałem niżej podpisanego.

Obawiam się, że cytowane w komunikacie NIK źródła nie były rzetelnie poinformowane i opierały swoje sądy na pojedynczych, przypadkowych obserwacjach. Przecież w naszym kraju spotyka się wiele różnych absurdów, jednak NIK ze swej natury zajmuje się tymi o większym znaczeniu, pomijając incydentalne, wynikające z okazyjnie błędnej praktyki. NIK powinna – jak to widać w całości raportu o bezpieczeństwie ruchu – brać na warsztat istotne przyczyny wypadków. Samochody zwykle wypadają z drogi z przyczyn innych, niż związane z drzewami. To może być niedostosowana do warunków drogowych i pogodowych prędkość, uszkodzenie nawierzchni, lub awaria samochodu. Wycięcie drzewa, w które uderzył taki samochód, i pozostawienie nieobsadzonym miejsca po nim nie uratuje żadnego życia. Dopiero kompleksowe rozwiązywanie problemów bezpieczeństwa ruchu, w tym także wzięcie pod uwagę roli drzew, da wyraźną poprawę smutnego bilansu wypadków.

Omawiane zagadnienie uważam za nie mające praktycznego znaczenia z punktu widzenia faktycznego zmniejszenia liczby wypadków drogowych z jeszcze jednego powodu. Przecież posadzone dziś drzewa osiągną odpowiednie rozmiary najwcześniej za jakieś 20 lat, a bezpieczeństwo na drogach trzeba poprawiać już dziś. Ponadto, za 20-30 lat większość samochodów będą to samosterujące pojazdy, automatycznie unikające kolizji z obiektami i innymi autami, nie pozwalające kierowcy na żadne ekstrawagancje. I nie są to mrzonki – takie pojazdy już są przygotowywane do produkcji i jeszcze za naszego życia zdominują nasze drogi.

Dodatkowo nacechowane emocjonalnie zabarwienie przekazu rzeczowego komunikatu nie służy rzeczowej analizie mającej na celu faktyczne – a nie tylko w sferze deklaracji – rozwiązywanie problemu ofiar wypadków drogowych. Media niestety odpowiedziały na komunikat NIK komentarzami szukającymi sensacji, składającymi się na rodzaj kampanii na rzecz całkowitego usunięcia drzew przydrożnych. Trzeźwe i rzeczowe wypowiedzi były w mniejszości. Zamiast rozwiązywania problemów bezpieczeństwa, odbyło się rytualne wypędzanie kozła ofiarnego.

Tymczasem w dniu 13 kwietnia br. odbyła się w Olsztynie debata na temat bezpieczeństwa ruchu w warmińsko-mazurskich alejach. Brali w niej udział między innymi pani wicemarszałek, komendant wojewódzkiej policji, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich, posłanka Beata Bublewicz, a także zwolennicy ochrony drzew (w tym niżej podpisany) i inne osoby zaangażowane w te zagadnienia. Uczestnicy debaty zgodzili się, że trzeba ograniczyć liczbę wypadków, a jednocześnie nie można pozbywać się alejowego krajobrazu, stanowiącego warmińsko-mazurskie dziedzictwo i element atrakcyjności regionu. Zgodzili się, że trzeba podjąć wszechstronne działania na rzecz zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych, które wezmą na celownik przyczyny tych wypadków. Wśród wymienianych przez uczestników debaty problemów bezpieczeństwa ruchu nie znalazł się ten wskazany w rzeczonym komunikacie NIK.

Organizacje uczestniczące w programie Drogi dla Natury, we współpracy z Polskim Towarzystwem Dendrologicznym oraz Polskim Kongresem Drogowym, pracują na rzecz poszukiwania i propagowania rozwiązań sprzyjających zmniejszeniu liczby i konsekwencji wypadków przy drogach obsadzonych drzewami. Oferujemy Najwyższej Izbie Kontroli nasze wsparcie merytoryczne w rozwiązywaniu tego nabrzmiałego problemu.

dr inż. Piotr Tyszko-Chmielowiec
Lider programu Drogi dla Natury
Fundacja EkoRozwoju, Wrocław
email: tyszko@fer.org.pl