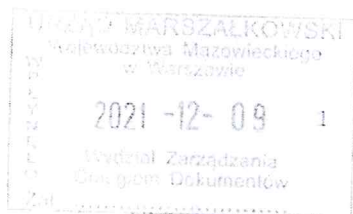


Ząbki, 7.12.2021 r.



210569.P.21

dot. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 634 (ul. Księdza Skorupki w Ząbkach, powiat wołomiński.)”



Zarząd
Mazowieckiego
ul. Jagiellońska 26
03-719 Warszawa

Województwa

Petycja

w sprawie zmiany projektu budowlanego celem zachowania drzewostanu przeznaczonego do wycinki wskutek rozbudowy ul. Skorupki, stanowiącej drogę wojewódzką nr 634

Szanowni Państwo,

na podstawie art. 2 ust. 1, art. 2 ust. 1 pkt 2 i art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 11.07.2014 r. o petycjach, składam w interesie publicznym niniejszą petycję.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że z satysfakcją przyjmujemy z mieszkańcami naszego Miasta tak oczekiwane inwestycje z zakresu urządzania zieleni miejskiej w Ząbkach południowych w ramach projektu „Zielona przestrzeń – rozwój i modernizacja terenów zieleni w Mieście Ząbki” i nie możemy wyjść z zachwytu nad nowymi alejami grusz, lip, południowego parku, czy placu przy ul. Reymonta. Jest to z pewnością długowyczekiwany ekwiwalent ubytków w strukturze leśistości Miasta, a przy tym nowa jakość miejskiej przestrzeni.

Z niepokojem jednak należy odnieść się do udostępnionego przez Referat Inwestycji i Rozwoju UM Ząbki dokumentu „Inwentaryzacja dendrologiczna i projekt gospodarki istniejącą roślinnością”, jako element szerszego projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 634, stanowiącej ul. Ks. Skorupki w Ząbkach.

Wynikają z niego plany niewyobrażalnej skali wycinki starych, atrakcyjnych drzew w centrum naszego wspaniałego Miasta. Poza tym elementem wycinki objęty będzie również las pomiędzy ul. Skorupki, Gajową a Sosnową. Jednakże autor petycji pragnie skupić się w niej przede wszystkim nad pasem drogi od ul. Kwiatowej do ul. Sosnowej.

Ponieważ dokument *Inwentaryzacji dendrologicznej* na mapie projektowej posługuje się wyłącznie numerami drzew i krzewów, które nie znajdują denotacji w legendzie mapy, autor petycji w dniu 27.10.2021 r. wystąpił do UM w Ząbkach o udostępnienie szerszej inwentaryzacji wskazującej na konkretne gatunki drzew przeznaczonych do wycinki w ramach ww. projektu. Do dziś jednak autor nie otrzymał wnioskowanych informacji. Jednocześnie w dniu 27.10.2021 r. odbyła się XLIX Sesja Rady Miasta Ząbki, podczas której podjęto uchwałę zmieniającą uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Województwu Mazowieckiemu przez Miasto Ząbki na realizację zadania pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 634 relacji Warszawa – Wólka Kozłowska, na odcinku: od skrzyżowania z ul. Orlą w Ząbkach do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 631”. Jej głosowaniu nie towarzyszyła szersza dyskusja, natomiast Pan Przewodniczący poprosił przedstawiciela referatu o zamieszczenie podstawowej mapy projektowej na stronie internetowej Urzędu Miasta, co nastąpiło 28.10.2021 r. Dopiero z tym dniem opinia publiczna mogła poznać prawdziwe oblicze

inwestycji polegającej na rozbudowie DW 634, tj. ul. Skorupki w ich miejscowości. Oczywiście, jak wynika z przeglądu BIP Ząbki, zawarte były w Biuletynie informacje o decyzjach Wojewody w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej na podstawie specustawy drogowej z 2003 r. Na BIP znalazło się również obwieszczenie Burmistrza Miasta Ząbki o wydaniu w dniu 15.01.2019 r. decyzji Nr 27/2019 o znaku ZPiOŚ.6220.3-6.2019 o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i rozbudowie ulicy Księdza Skorupki. Jednakże ani BIP, ani witryna UM Ząbki, ani media społecznościowe Miasta nie prezentowały opinii publicznej samego projektu przebudowy/rozbudowy DW 634, nie prezentowały rzeczywistego obrazu przestrzeni i zieleni miejskiej, jaki ulegnie modyfikacji wskutek inwestycji.

Wizja „nowej przestrzeni miejskiej”, jaka wynika z projektu rozbudowy, jest obrazem rozpacz i wyrazem tego w jak pochopny sposób Inwestor podchodzi do najcenniejszych drzew rosnących w centrum naszego Miasta. Dziwi to tym bardziej, że szerokość samej jezdni ul. Skorupki nie ulegnie zwiększeniu/znaczącemu zwiększeniu. W istocie wskutek modernizacji tej drogi zmiana, prócz samej wycinki, ma polegać na urządzeniu dróg serwisowych, miejsc postojowych i ciągu pieszo-rowerowego, ronda przy ul. Sosnowej, czy przejść dla pieszych. Jeśli chodzi o samą szerokość jezdni, droga nie zwiększy swej przepustowości, być może wskutek organizacji potrzebnego skąd inąd ronda, zakorkuje się bardziej.

Abstrahując od powyższych rozważań autor niniejszej petycji, wsparty głosami Mieszkańców naszego Miasta, **wnosi o dokonanie zmiany projektu budowlanego z dokumentacją towarzyszącą w kierunku takiego urządzenia infrastruktury drogi, by nie wiązało się to z wycinką cennych drzew rosnących w ciągu południowej części ul. Skorupki w Ząbkach, tj.:**

- 1) w ciągu między ul. Kwiatową a Stefczyka: topól (czarnych lub kanadyjskich), lip szerokolistnych, jesionu;
- 2) przy ul. Stefczyka - lipy drobnolistnej;
- 3) w ciągu między ul. Stefczyka a Rembertowską kilkunastu lip drobnolistnych;
- 4) w ciągu między ul. Rembertowską a Sosnową - trzech topól balsamicznych, licznych brzoź brodawkowatych, dębu szypułkowego o obwodzie ponad 120 cm w pierśnicy, topoli osiki.

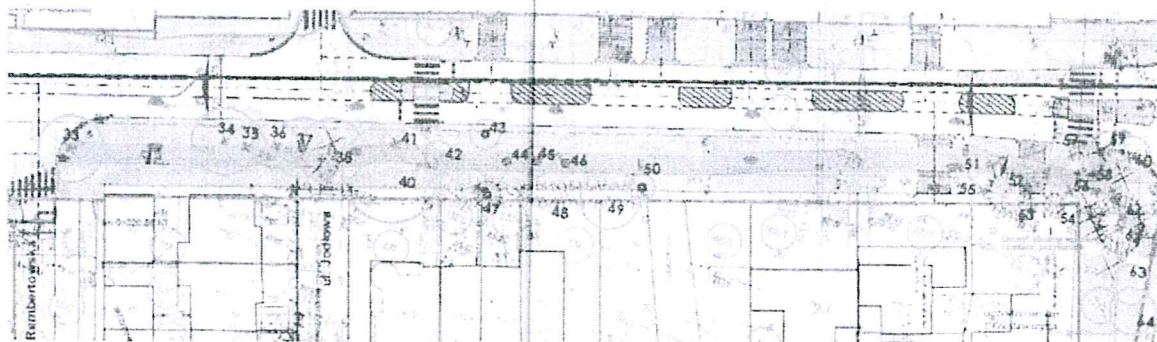
Szczegółowe wskazanie uwarunkowań potencjalnych możliwości dokonania zmian dokumentacji projektowej autor przedstawi poniżej w odniesieniu do przedstawionych wyżej 4 odcinków, biorąc pod uwagę:

- zapisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (dalej rozporządzenie) oraz
- ustawy z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz
- przy założeniu, że autor niestety nie jest specjalistą w dziedzinie prawa budowlanego, niemniej jednak interes Miasta i jego mieszkańców, który nie sprowadza się tylko do potrzeby modernizacji DW 634, powinien uwzględniać potrzeby mieszkańców w zakresie istniejącej zieleni miejskiej w tym obszarze i przez to skłonić Państwa do interwencji i zmiany projektu. Przewidywane nasadzenia zastępcze nie zastąpią swą funkcją planowanego urządzenia zieleni.

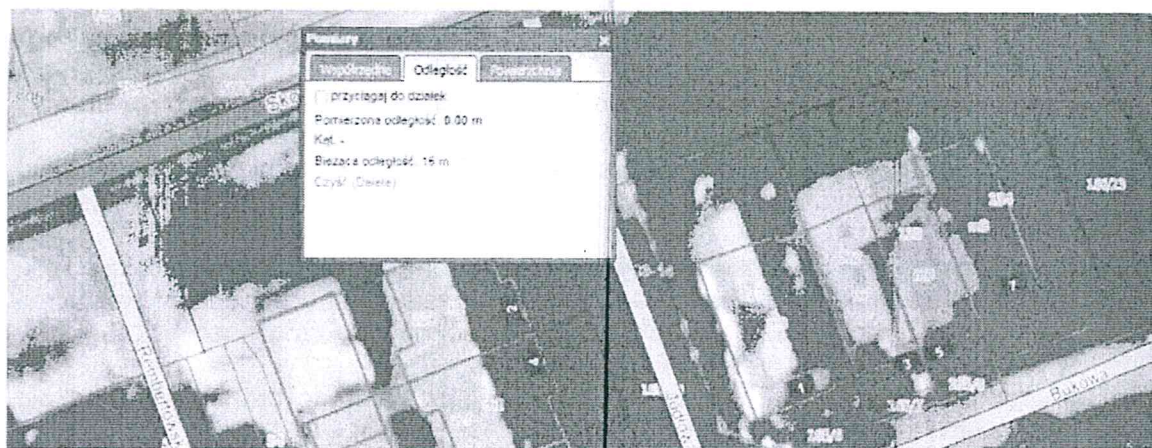
Przedmiotowe odcinki:

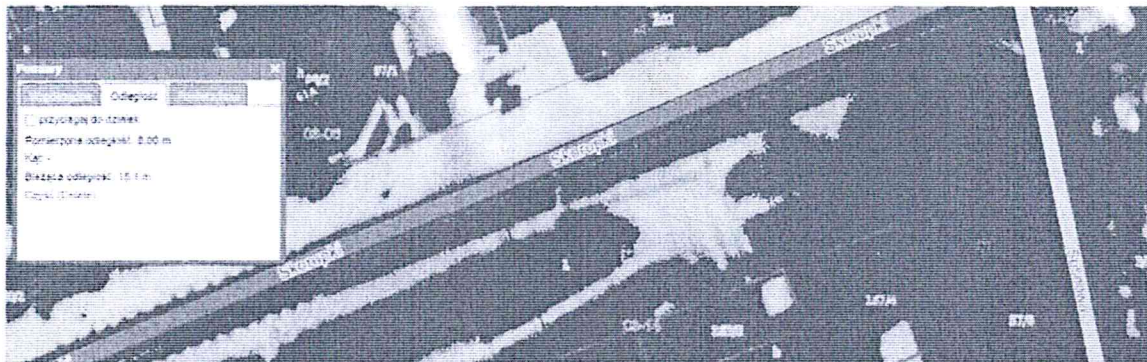
1. **Pas drogi od ul. Sosnowej do ul. Rembertowskiej (drzewa i krzewy od nr 33-64 inwentaryzacji dendrologicznej).**
 - 1) Projekt zakłada wycinkę w tym pasie m.in. 3 topól balsamicznych, kilku brzoź brodawkowatych, rosnącego dębu szypułkowego, topoli osiki;

- 2) Drzewa te nie rosną w pasie projektowanej (jak i obecnej) jezdni, a poza nią;
- 3) W miejscu, w którym rosną wskazane drzewa projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy:



- 4) W pasie tym rosną w ocenie autora najcenniejsze przy ul. Skorupki drzewa, które stanowią wielką wartość dla Miasta i jego Mieszkańców, szczególnie dąb, topole balsamiczne i piękne, rosłe brzozy;
- 5) W ocenie autora wycinanie starych, pięknych drzew dla urządzenia ścieżki rowerowej jest nie tylko absurdalne, co przede wszystkim nie przystające do obecnych realiów skutków zmian klimatycznych dla miast, czemu mają przeciwdziałać MPA, nie wspominając o stracie wizerunkowej dla Miasta;
- 6) Jak wynika z ww. wyciągu z mapy w topole balsamiczną (nr 33) wchodzi bezpośredni ciąg pieszo-rowerowy, nakierowane jest również na nią przejście dla pieszych;
- 7) Pozostałe drzewa to samosiejki typu sumak octowiec, czy dąb czerwony i jakieś krzewy, co do zasady zaleca się nawet usuwanie takich gatunków, jako inwazyjnych;
- 8) Działka ewidencyjna nr 1 obrębu 0038 we wskazanym ciągu jest **bardzo szeroka**, do tego stopnia, że od krawędzi jezdni do jej granic (w kierunku południowym) potrafi mieć nawet 15-16 m, co obrazuje wyciąg z mapy systemu informacji przestrzennej Miasta Ząbki:





- 9) Z mapy projektowej wynika, że ścieżka pieszo-rowerowa z obu stron ma być otoczony urządzoną zielenią i aktualnie przebiega przez sam środek pasa obecnej zieleni, kolidując z licznymi tu drzewami;
- 10) Biorąc pod uwagę znaczną szerokość pasa od granicy jezdni do granicy działki, uwzględniając przepisy rozporządzenia, przy założeniu, że droga DW 634 jest klasy G, wyprowadzam wniosek, iż wskazany ciąg byłoby w stanie przeprowadzić inaczej, tj. tak, by oszczędzić omawiane drzewa:
- a) zgodnie z § 47 ust. 3 lit. a- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i rowerów oraz wynosić nie mniej niż 3,0 m - na terenie zabudowy;
 - b) zgodnie z § 47 ust. 4 w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się **zmniejszenie szerokości**, o których mowa w ust. 3, do 2,0 m.
 - c) zgodnie z § 47 ust. 5 w miejscu występowania przeszkody (np. drzewa – przyp. aut) dopuszcza się **rozdzielenie ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej** na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich przeznaczona będzie do ruchu w jednym kierunku i będzie mieć **szerokość nie mniejszą niż 1,0 m**.
 - d) zgodnie z § 46 ust. 1 - usytuowanie ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu;
 - e) zgodnie z § 46 ust. 1 - odległość ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej od krawędzi jezdni oraz ich usytuowanie powinny spełniać wymagania określone w § 43'
 - f) zgodnie z § 43 ust. 1 pkt 3 - usytuowanie chodnika (a więc odpowiednio ścieżki pieszo-rowerowej) względem jezdni powinno zapewniać bezpieczeństwo ruchu. Odległość chodnika od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,5 m - w przypadku drogi klasy G na terenie zabudowy;
 - g) zgodnie z § 43 ust. 2 - przy **rozbudowie** i przebudowie dróg **dopuszcza się przyjęcie mniejszych odległości**, niż określone w ust. 1 pkt 1-3;
 - h) zgodnie z § 53 ust. 3 - odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m, **a przy rozbudowie** i przebudowie drogi **dopuszcza się zmniejszenie tej odległości**, jeżeli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu.
- 11) Uwzględnivszy wskazane wyjątki w zakresie parametrów technicznych ścieżki pieszo-rowerowego, tj.:
- a) występowanie przeszkody (np. drzewa), co pozwala:
 - Zmniejszyć szerokość do 2 m;
 - Rozdzielić ścieżkę pieszo-rowerową na co najmniej (a więc nawet więcej) dwie odrębne części przeznaczone do jazdy w jednym kierunku, szerokości minimum 1 m;
 - b) Rozbudowa drogi klasy G, co pozwala zmniejszyć odległość w zakresie usytuowania ścieżki pieszo-rowerowej względem jezdni

można wyprowadzić wniosek, że na tak szerokim pasie między skrajem jezdni a granicą działki nr 1, istnieje możliwość przeprowadzenia ścieżki pieszo-rowerowej bez zbędnych wycinek omawianych drzew.

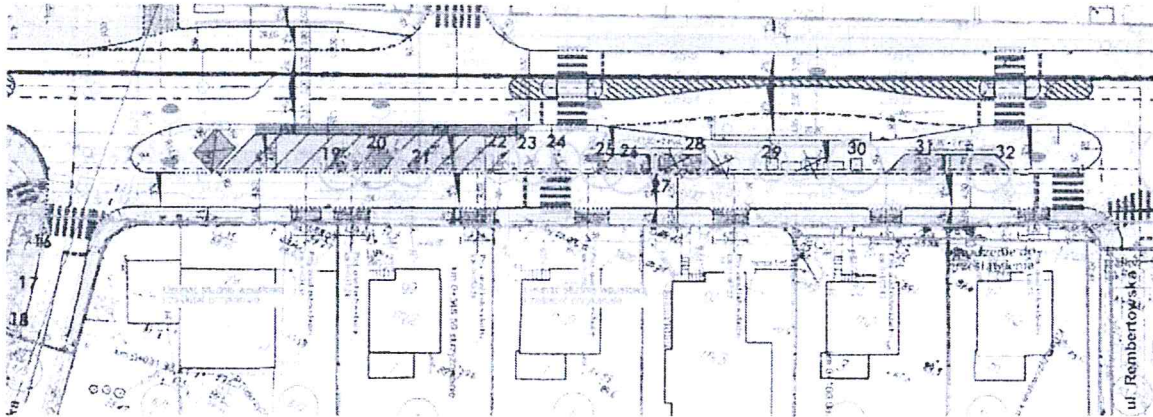
- 12) Warto zauważyć, że inwestycja realizowana ma być w oparciu o przepisy specustawy drogowej z 2003 r., co może oznaczać, iż zmiana parametrów technicznych urządzeń pasa drogowego mieszcząca się w liniach rozgraniczających drogę - nie musi stanowić wcale istotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego i przeprowadzania żmudnej, czasochłonnej i kosztownej procedury zmiany projektu, o której mowa w art. 36a ustawy Prawo budowlane;
- 13) Zgodnie bowiem z art. 32a ww. specustawy odstąpienie od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, jeżeli nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi.
- 14) Wydaje się, że kwestia zmiany szerokości ścieżki na wskazanym odcinku i jej przebiegu w granicach działki nie będzie związane z koniecznością uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi; Decyzją środowiskową z 15.01.2019 r. nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- 15) Przykładowo, orzecznictwo sądowo-administracyjne wyraża pogląd, iż zmiana szerokości zaprojektowanej drogi w sytuacji, gdy ta droga jest wykonywana na podstawie przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie stanowi istotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu budowlanego, a tym samym wymóg sporządzenia projektu budowlanego zamiennego dla takiej zmiany nie jest wymagany na podstawie obowiązujących przepisów prawa¹.

Jak wspomniano na wskazanym odcinku pasa drogi, w ocenie autora petycji, może istnieć możliwość innego urządzenia ścieżki pieszo-rowerowej w sposób uwzględniający wartość, jaką niosą za sobą rosnące tam wspaniałe drzewa.

Warto zaznaczyć, że rozporządzenie w dużej części daje prymat potrzebie ochrony drzew, skoro inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej w pasie drogowym nie mogą wpływać negatywnie na system korzeniowy drzew rosnących w pasie drogowym [§ 140 ust.1.].

¹ wyrok WSA Warszawa z dnia 10-06-2019, sygn. akt VII SA/Wa 2000/18

2. Pas drogi od ul. Rembertowskiej do ul. Stefczyka (lipy drobnolistne od nr 19-32 inwentaryzacji dendrologicznej).

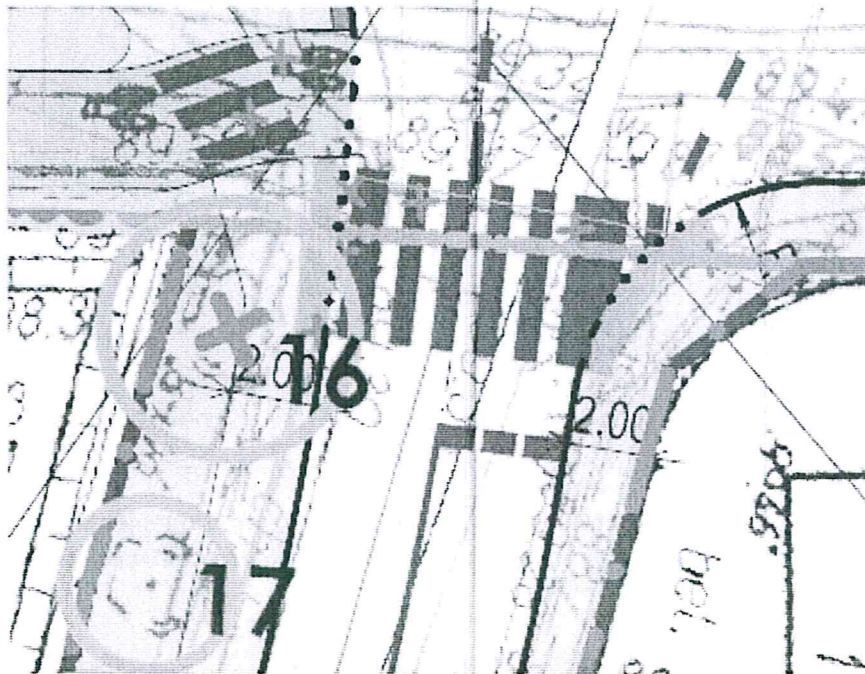


- 1) We wskazanym pasie w szpalerze rosną kilkudziesięcioletnie lipy drobnolistne, jedna z nich w pierśnicy ma nawet ok. 120 cm, latem tworzą przyjemny cień, zatem w interesie Miasta i Mieszkańców byłoby wkomponowanie tych drzew w projekt, gdyż lipowe aleje od zawsze dodają uroku miejskim (i nie tylko) przestrzeniom, podobnie jak na ul. Lipowej w Ząbkach. Jedno drzewo w szpalerze to robinia akacjowa, jedna lipa wydaje się martwa.
- 2) We wskazanym pasie przewiduje się niestety usunięcie tych drzew celem urządzenia miejsc postojowych, wzdłuż obecnie nawet istniejącej drogi serwisowej, chociaż po drugiej stronie ulicy, obok MCS pozostaje pusty, niewykorzystany plac, który Miasto mogłoby pozyskać, np. na cele parkingowe. Warto dodać, że przy omawianej drodze serwisowej stoją domy jednorodzinne, na których podwórkach stoją pojazdy, natomiast ci, którzy korzystają z basenu parkują na parkingu MCS. Osiedla przy ul. Stefczyka poza tym, że mają swoje parkingi, dysponują też miejscami postojowymi wzdłuż ul. Stefczyka;
- 3) Trudno jest zatem znaleźć uzasadnienie dla konieczności urządzenia we wspomnianym miejscu miejsc postojowych tak dużym społecznie kosztem, jak wycinką pachnących latem lip;
- 4) W ocenie autora kolizja pomiędzy potrzebą urządzenia chodnika i przejścia dla pieszych pomiędzy drzewem o nr 23 i 24 powinna być usunięta za pomocą przepisów § 44 rozporządzenia;
- 5) Warto zwrócić uwagę, że urządzeniu chodnika i przejścia dla pieszych w okolicach ul. Stefczyka/Legionów nie przeszkadza obecność rosnących tam dwóch klonów (drzewa 13 i 14), idealnie wkomponowanych w projektowaną infrastrukturę, których drzew nie przewiduje się do wycinki;
- 6) Gdyby natomiast zrezygnować z miejsc postojowych znajdujących się pomiędzy drzewem nr 21 a 22, miejsce to mogłoby służyć urządzeniu przejścia dla pieszych zamiast tego, przez które do wycinki przeznaczone są drzewa nr 23 i 24;
- 7) Przede wszystkim autor podnosi, że gdyby ową wewnętrzną ul. Skorupki, drogę serwisową, oznaczyć znakiem D-40 [strefa zamieszkania], wówczas w ogóle **zbędne byłoby formowanie przejścia dla pieszych, co pozwoliłoby uniknąć wycinki drzew nr 22-25.** Celem zapewnienia bezpieczeństwa i ograniczenia ruchu zamiast przejścia dla pieszych można byłoby wprowadzić progi zwalniające.

Reasumując, trudno jest dopatrzeć się uzasadnienia dla tak zmasowanej wycinki pięknego szpaleru lip między ul. Stefczyka a Rembertowską. Zarówno rezygnacja z organizacji miejsc postojowych w miejscu drzew nr 19-22, 25-28, 31-32, jak i urządzenie organizacji ruchu w oparciu o znak D-40 pozwoliłoby oszczędzić te piękne drzewa. Urządzenie miejsc postojowych w tym miejscu uchodzi za absurd w świetle dużych, wolnych przestrzeni obok MCS Ząbki, jak też pełnego zaopatrzenia domów i osiedli w swoje miejsca parkingowe, jak i te funkcjonujące już przy ul. Stefczyka. Czy niezasadne byłoby dopuszczenie w ramach tej drogi wewnętrznej znaku D-40 i zezwolenie na równoległe parkowanie pojazdów wzdłuż drogi?

Wydaje się, że zarówno rezygnacja z organizacji miejsc postojowych, przejścia dla pieszych na wewnętrznej drodze Skorupki omawianego odcinka nie stanowiłoby istotnego odstępstwa od projektu architektoniczno-budowlanego. Przepis art. 32a specustawy drogowej niweluje zaś ryzyko konieczności przeprowadzenia postępowania zmiany projektu, o którym mowa w art. 36a ustawy Prawo budowlane.

3. Ulica Stefczyka – lipa drobnolistna (drzewo nr 16)

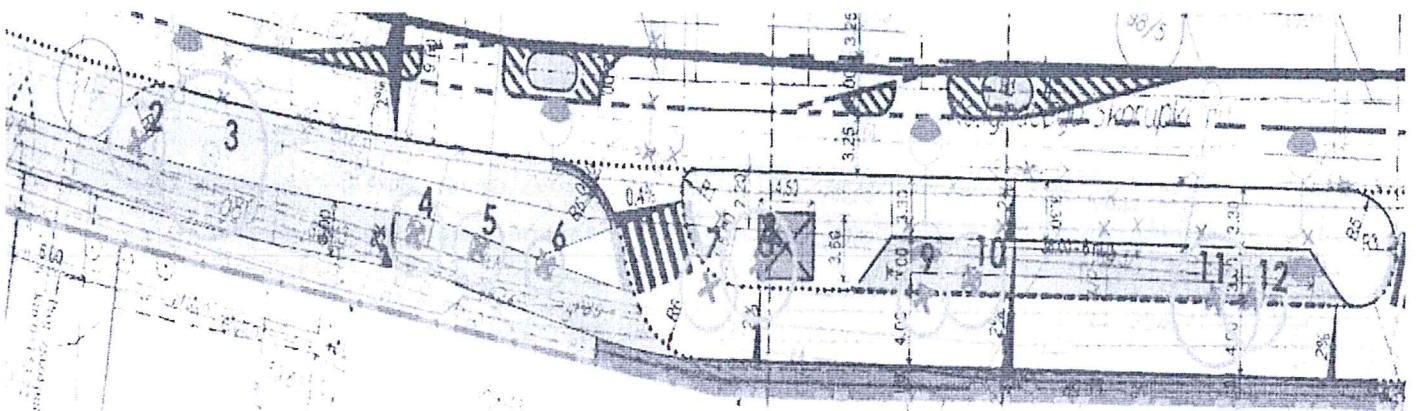


- 1) Trudno znaleźć uzasadnienie, dla którego projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 634 tak daleko sięga w zieleń towarzyszącą drodze gminnej, jaką jest ul. Stefczyka;
- 2) Drzewo nr 16 to wg dokonanej autorskiej wizji wysoka, piękna lipa drobnolistna, element szpaleru lip wzdłuż ul. Stefczyka; rośnie na działce nr 4/5 obrębu 0038, należy do Miasta Ząbki, a nie Województwa Mazowieckiego, nie jest elementem DW 634;
- 3) W miejscu, w którym wskazane drzewo rośnie jest urządzony od wielu lat chodnik i drzewo to w żaden sposób nie koliduje z jego przepustowością, możliwością poruszania się pieszych, w żaden sposób nie wadzi, jest pięknie wkomponowane w istniejącą infrastrukturę drogi, daje cień przechodniom oczekującym na urządzonym przejściu dla pieszych (efekt cienia, niwelującego powodowane wysp ciepła);
- 4) Drzewo to nie jest elementem chodnika, lecz urządzonego już pasa zieleni, co prezentuje poniższy screen pochodzącego z Mapy Google:



- 5) Na przedstawionym projekcie wskazane drzewo również nie jest posadzone na chodniku, jest elementem pasa zieleni, tym bardziej dziwić może pomysł jego wycinki, który w istocie niczemu nie służy.

4. Odcinek od ul. Kwiatowej do ul. Stefczyka – topole (drzewa od nr 2 do 12)



- 1) Autor petycji nie uzyskał dotychczas gatunkowego wykazu drzew objętych numeracją projektową, jednak wydaje się, że drzewa nr 2-12 to m.in. piękne, ogromne topole (czarne, czy kanadyjskie), ale też lipy szerokolistne i jesion;
- 2) Trudno jednak znaleźć uzasadnienie dla wycinki drzewa nr 2, skoro – podobnie jak nr 3 – nie pozostaje na projektowanej ścieżce pieszo-rowerowej, ani na pasie jezdni;
- 3) Z przyczyn wskazanych w pkt 1. [wyjątki wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych (...)] drzewa nr 4-6 powinny zostać zachowane poprzez:
 - a) albo rozdzielenie ścieżki na dwa osobne pasy zgodnie z § 47 ust. 5, skoro w miejscu występowania przeszkody (np. drzewa – przyp. aut) dopuszcza się rozdzielenie ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej na co najmniej dwie

- odrębne części, pod warunkiem że każda z nich przeznaczona będzie do ruchu w jednym kierunku i będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m;
- b) albo **zmniejszenie szerokości ścieżki do 2 m** zgodnie z § 47 ust. 4 rozporządzenia
- 4) z kolei z drzewem nr 8 kolidować ma (ale tylko w rogu) zastrzeżone miejsce postojowe P-20 tzw. koperta, którą wszak można odsunąć od drzewa bez uszczerbku dla rośliny. Czy nie przyjemniej będzie pozostawić auto w zacienionym miejscu, przeciwdziałając tym samym miejskiemu problemowi powstawania wysp ciepła?;
 - 5) Z przyczyn opisanych w pkt 2. poddaję w wątpliwość konieczność urządzenia miejsc postojowych (zatoki postojowej) wzdłuż projektowanej drogi serwisowej, w miejsce rosnących tam drzew nr 9-12;
 - 6) Poddać należy pod rozważę możliwość:
 - a) ograniczenia zatoki postojowej do miejsca między drzewami 10-11;
 - b) ewentualne, o ile jest taka możliwość, wykonanie (po przeciwnej stronie drogi serwisowej) pasa postojowego, jeśli jeżeli faktycznie otaczające zagospodarowanie wywołuje zapotrzebowanie na miejsca postojowe;
 - c) opatrzenia wewnętrznej drogi serwisowej znakiem D-40, umożliwiając na niej ruch pieszych (i tak przewiduje się ruch rowerowy), i ewentualne wykonanie zatoki postojowej od ul. Skorupki, bez uszczerbku dla ww. drzew.

Recesja zadrzewienia naszego Miasta, uwzględniając stare i zwarte drzewostany, jest dostrzegalna gołym okiem. Jest ona wynikiem presji urbanizacyjnej, czego przykładem jest budowa ulicy Żbikowskiego, budowa gazociągu przez PGNiG Termika, nieprawidłowa gospodarka leśna (identyfikowana jako zagrożenie dla obszaru interwencji „Zasoby przyrodnicze”)², a w niedługiej przyszłości budowa Stacji Uzdatniania Wody Ząbki Południe, która również uszczupli drzewostan. To te drzewa nadają kolorytu centrum naszego Miasta, pozwalając przejezdnym sądzić, że Ząbki to miasto zielone, posiadające stary, piękny drzewostan. Drzewa te pełnią niezastąpione funkcje dla mieszkańców Miasta, dając cień, szum, niwelując wyspy ciepła, które stają się zmorą współczesnych miast. Ząbki pozostają w fazie przygotowywania Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu i już teraz wiadomo, że recesja zadrzewienia stanowi istotny problem Miasta. Trudno oczekiwać również, by planowane nasadzenia zastępcze wprost zastępowały dotychczasowe drzewa, których funkcja pozostaje nieoceniona. Dlatego też na wagę złota jest każde drzewo rosnące w naszym Mieście.

Reasumując, celem zachowania drzewostanu wzdłuż ul. Skorupki między ul. Kwiatową a Sosnową, wnoszę o dokonanie zmiany projektu budowlanego z dokumentacją towarzyszącą w kierunku takiego urządzenia infrastruktury drogi, by nie wiązało się to z wycinką cennych drzew rosnących w ciągu południowej części ul. Skorupki, tj.:

- 1) w ciągu między ul. Kwiatową a Stefczyka: topól (czarnych lub kanadyjskich), lip szerokolistnych, jesionu;
- 2) przy ul. Stefczyka - lipy drobnolistnej;
- 3) w ciągu między ul. Stefczyka a Rembertowską kilkunastu lip drobnolistnych
- 4) w ciągu między ul. Rembertowską a Sosnową - trzech topól balsamicznych, licznych brzoź brodawkowatych, dębu szypułkowego o obwodzie ponad 120 cm w pierśnicy, topoli osiki.

Jak wskazano, w związku z tym, że rozbudowa DW634 projektowana jest w oparciu o specustawę drogową z 2003 r., istnieje szansa na to, że sugerowane w petycji zmiany nie

² Plan Ochrony Środowiska dla Miasta Ząbki na lata 2014-2017, s. 36 [wskazujący na obniżenie wskaźnika lesistości Miasta poprzez niewłaściwą gospodarkę leśną]

będą stanowiły *istotnych odstępstw* powodujących konieczność przeprowadzenia żmudnego postępowania w przedmiocie zmiany pozwolenia na budowę, o którym mowa w art. 36a ustawy Prawo budowlane. Dzięki temu Miasto oszczędzić może wspaniałe, piękne, stare drzewostany, przy zachowaniu planowanej funkcjonalności zamierzenia budowlanego.

Na podstawie art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach nie wyrażam zgody na ujawnienie danych osobowych na stronie internetowej Urzędu Miasta. W przypadku publikacji wnoszę o dokonanie stosownej anonimizacji.

Z wyrazami szacunku

Załącznik:

- lista poparcia mieszkańców Ząbek dla wskazanej w petycji inicjatywy (petycja nie jest składana przez grupę podmiotów w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy o petycjach).

Do wiadomości:

MAZOWIECKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W WARSZAWIE
ul. Mazowiecka 14
00-048 Warszawa