



Szpalery przydrożnych drzew, które mają po 100 i więcej lat, są swego rodzaju historycznym i przyrodniczym dziedzictwem. Są też przyczyną trudnych problemów. W trakcie ich długiego życia nastąpiły zdecydowane zmiany w uwarunkowaniach transportowych i motoryzacyjnych, zmieniło się też radykalnie podejście do ochrony środowiska.

Celem alei drzew i zadrzewienia wzdłuż ciągów komunikacyjnych było m.in. tworzenie naturalnych osłon przeciwwiatrowych, zatrzymywanie wód opadowych, oraz zatrzymywanie pyłów, oczyszczanie powietrza i wzbogacanie go w tlen [1]. Ponadto służyły one utrzymywaniu wilgotności powietrza, pochłaniały spaliny samochodowe i obniżały amplitudy temperatur w swoim otoczeniu. Obecność drzew również podnosiła walory estetyczne krajobrazu i sąsiadującej architektury. Dzisiaj nasadzenia drzew nadal służą tym samym celom, jednak równocześnie podejmuje się działania zapobiegające zagrożeniom, jakie mogą one wywoływać.

## **Poszerzanie dróg**

Na przełomie XIX i XX wieku w transporcie służył przede wszystkim koń. Dla ciągniętych w zaprzęgach wozów wystarczały nieutwardzone trakty bądź drogi pokryte kostką, o szerokościach 5-6 metrów. Obsadzanie więc dróg drzewami wyznaczało szlak transportowy, pozwalało uzyskać lepsze wkomponowanie takiego ciągu w krajobraz, dawało też cień dla podróżujących.

Upowszechnienie samochodów stopniowo zmieniało charakter komunikacji. W pierwszej fazie rozwoju motoryzacji pojazdy poruszały się prędkościami 25-40 km/h. Dalszy postęp techniki powodował zwiększenie gabarytów pojazdów oraz wzrost ich prędkości. W końcu konieczne stało się dostosowanie parametrów dróg do nowych wymogów. Z jednej strony wzrost prędkości spowodował, że przejazd samochodu po

# Modernizacja dróg a ochrona starych zadrzewień

Utworzono: wtorek, 13, styczeń 2009 11:20 Daniel Maranda

---

nieutwardzonej drodze podnosił potężny tuman kurzu (stąd się wzięło powiedzenie „aż się za nim kurzyło”), z drugiej - szerokość dróg dostosowana do poruszania się wozów nie była wystarczająca dla samochodów. Dlatego pojawiły się utwardzone drogi (początkowo kostka brukowa, a następnie asfalt i beton) o lepszych parametrach (szersze jezdnie oraz skorygowane łuki).

Wraz z tymi zmianami rozpoczęła się wycinka przydrożnych alei. Proces ten trwa do dzisiaj. Wiąże się on z poszerzeniami jezdni, umożliwiającymi swobodny przejazd pojazdom osobowym i ciężarowym. Zdarza się też - ze względu na koszty - poszerzanie jezdni następuje poprzez dochodzenie z układanym asfaltem do granic drzew, a nawet wręcz do ich pni. Nie służy to zarówno drogom i utrzymaniu ich właściwego stanu technicznego, jak też zachowaniu żywotności drzew.

Gwałtowny wzrost natężenia ruchu związany z wejściem Polski do Unii Europejskiej (spadek cen samochodów, masowe sprowadzanie aut z zagranicy, wzrost zamożności społeczeństwa) między innymi przyczynił się do wzrostu liczby wypadków, w tym też dramatycznych kolizji z drzewami. To spowodowało konieczność dalszej, jeszcze bardziej intensywnej, modernizacji sieci starych zadrzewionych dróg. W wielu miejscach dostosowanie ich parametrów do obowiązujących dla danej klasy lub też poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oznacza usunięcie drzew. W przypadku starych zadrzewień, które często podlegają różnego rodzaju ochronie, potraktowanie wycięcia jako jedynego rozwiązania może proceduralnie spowodować opóźnienia w realizacji inwestycji drogowej oraz wywołać silne protesty lokalnych społeczności oraz organizacji ekologicznych.

---

## Formy ochrony starych zadrzewień w Polsce

Polskie prawo umożliwia objęcie ochroną prawną zarówno pojedyncze drzewa, jak też całe ciągi przydrożnych zadrzewień. Najważniejszymi formami prawnej ochrony są: pomnik przyrody, obiekt wpisany do rejestru zabytków, miejsce (siedlisko) występowania chronionego gatunku, obszar Natura 2000.

Pomnikiem przyrody może zostać okazałe i/lub sędziwe drzewo/aleja. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody organem, który w drodze rozporządzenia uznaje drzewa i krzewy za pomniki przyrody jest wojewoda. Również gmina - jeśli wojewoda nie wprowadził tej formy ochrony dla danego okazu drzewa czy grupy drzew - może powołać pomnik przyrody w trybie uchwały rady gminy. Przykładem alei składającej się z drzew pomnikowych jest szpaler drzew w rejonie wsi Dłużek wzdłuż drogi krajowej nr 58 w województwie warmińsko-mazurskim.

Do rejestru zabytków najczęściej wpisywane są zadrzewienia, które posiadają pewną wartość historyczną, np. zostały posadzone przez znaną osobę (przykładem jest aleja w Puławach posadzona przez Izabelę Potocką przy obecnej drodze wojewódzkiej nr 824 - fot. 1) lub tworzą historyczny układ przestrzenny (np. Aleja Lipowa Arkadia-Nieborów-Łasieczniki wzdłuż drogi krajowej nr 70 posadzona w 1770 roku na osi pałaców Arkadia-Nieborów - 2).

# Modernizacja dróg a ochrona starych zadrzewień

Utworzono: wtorek, 13, stycznia 2009 11:20 Daniel Maranda

---



Fot. 1. Zabytkowa aleja w Puławach na trasie



Fot. 2. Aleja Lipowa wzdłuż drogi krajowej nr 70

Arkadia-Nieborów wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 824

Stare drzewa często znajdują się w różnej fazie obumierania. Martwa tkanka drzew jest siedliskiem oraz pożywieniem różnych gatunków owadów, np. jelonka rogacza, kozioroga dobosza czy pachnicy dębowej (fot. 3). Owady te podlegają ochronie gatunkowej na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną. Dodatkowo, w dziuplach takich drzew zasiedlają się chronione gatunki ptaków lub nietoperzy (fot.4).



Fot. 3. Pachnica dębowa (*Osmoderma eremita*) [3]



Fot. 4. Nocek duży (*Myotis myotis*) [4]

Wraz z wejściem do Unii Europejskiej Polska zobowiązała się do zaimplementowania do swojego prawodawstwa między innymi dwóch dyrektyw – ptasiej (79/409/EWG) i siedliskowej (92/43/EWG), które wprowadziły nową formę ochrony przyrody w

# Modernizacja dróg a ochrona starych zadrzewień

Utworzono: wtorek, 13, styczeń 2009 11:20 Daniel Maranda

---

postaci sieci obszarów Natura 2000. Część alei przydrożnych jest objęta tą formą ochrony (w ramach określonego obszaru) ze względu właśnie na występowanie na tym terenie cennych gatunków zwierząt. Przykładem są dwa obszary siedliskowe zgłoszone przez organizacje ekologiczne: Aleje Pojezierza Ławskiego na które składają się aleje przydrożne przy różnych klasach dróg pomiędzy Ławą a Kamieńcem oraz obszar Gardeja z aleją przydrożną wzdłuż drogi krajowej nr 55 na odcinku Kwidzyn-Gardeja (5). Oba obszary zostały zaproponowane w celu ochrony siedlisk pachnicy dębowej.



Fot. 5 Aleja przydrożna wzdłuż drogi krajowej nr 55 na odcinku Kwidzyn-Gardeja zgłoszona przez organizacje ekologiczne jako obszar Natura 2000 [6]

---

## Modernizacje dróg z przyrodniczą kolizją

Najprostszym i najszybszym, a do niedawna również najtańszym, sposobem zlikwidowania kolizji planowanej inwestycji polegającej na przebudowie/rozbudowie istniejącej drogi było usunięcie kolidujących drzew (w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz kolizji z infrastrukturą drogową). Nadal jest to rozwiązanie najprostsze i z reguły najszybsze do zastosowania. Jednak wzrost świadomości społeczeństwa, aktywność organizacji ekologicznych, konieczność spełnienia wymagań unijnych w zakresie ochrony przyrody i środowiska, powodują, że wycinka najwartościowszych alei jest skomplikowana, a w pewnych sytuacjach wręcz niemożliwa.

W przypadku pomników przyrody lub obiektów wpisanych do rejestru zabytków wycięcie może nastąpić dopiero po skreśleniu alei z rejestru pomników i/lub zabytków (zdarza się, że szpaler drzew jest jednocześnie zabytkiem i składa się z pomników) przez właściwy organ. Możliwe to jest dopiero po wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji i opracowaniu operatu dendrologicznego. Ze względu na długi okres oczekiwania na taką decyzję, zdarza się czasami samowolne wycięcie pomnika lub zabytku przez zarządzającego drogą. Taki przypadek miał miejsce w ubiegłym roku w województwie lubelskim, kiedy w ramach poszerzania drogi uzyskano zgodę wójta, na podstawie której usunięto 4 pomnikowe drzewa. Wójt nie był w tym przypadku organem właściwym, ponieważ te pomniki objął ochroną wojewoda. Wskutek tego sprawa została skierowana do prokuratury i toczy się



postępowanie sądowe.

Niedawno głośno było o swoistym wyścigu pomiędzy organizacją ekologiczną i Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody a zarządzającym drogą. W celu uniknięcia wycinki kilkuset drzew o wymiarach pomnikowych organizacja ekologiczna zgłosiła potrzebę ich ochrony do Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody. W czasie trwania procedury (inwentaryzacje, zbieranie dokumentacji) inwestor wyciął całą aleję. Na objęcie jej ochroną zabrakło ok. 2 tygodni. Natomiast w przypadku innej z kolei alei udało się ją objąć ochroną tylko dzięki temu, że prace nad dokumentacją wykonane były bardzo szybko oraz postarano się poinformować o tym zarządzającego drogą jak najpóźniej, aby nie miał czasu na podjęcie działań związanych z wycinką.

Opór społeczeństwa wobec likwidacji przydrożnych drzew jest coraz większy. Również Ministerstwo Środowiska i Ministerstwo Rozwoju Regionalnego obostrzyły wymogi w tym zakresie. Oba resorty zastrzegają, że za nieuzasadnioną wycinkę wykonaną bez analizy innych alternatywnych rozwiązań grozi cofnięcie unijnych dotacji na modernizację dróg. Dotyczy to również inwestycji będących w trakcie realizacji, dla których takiego wariantowania rozwiązań nie przeanalizowano – w ekstremalnych przypadkach konieczny będzie zwrot już przyznanych środków wraz z odsetkami.

O tym, że istnieje realne zagrożenie w nieprzestrzeganiu procedur ochrony środowiska świadczy odwołanie w czerwcu 2008 r. – na kilka dni przed wyłonieniem wykonawcy – przetargu na wycinkę drzew przy drodze wojewódzkiej nr 106 między Kamieniem Pomorskim a Golczewem. Sprawę wycięcia alei rozstrzygnie inwentaryzacja (wykazująca występowanie gatunków chronionych), analiza alternatywnych rozwiązań oraz konsultacje społeczne w ramach postępowania oceny oddziaływania na środowisko.

## **Alternatywa dla wycinki**

Coraz większe proceduralne trudności z wycinką drzew i zadrzewień (szczególnie tych najcenniejszych) powodują, że się poszukuje i stosuje inne rozwiązania umożliwiające ich uniknięcia lub ograniczenia. Przykładem tego może być wprowadzenie oznakowania informującego o zwężeniu jezdni i ograniczeniu prędkości na obszarze występowania drzew oraz odpowiednie ich oznakowanie. Rozwiązania takie zastosowano na odcinku ok. 800 metrów w ramach przebudowy drogi krajowej nr 58 w rejonie wsi Dłużek po tym, jak Konserwator Przyrody nie zgodził się na wycinkę 10 z 37 pomnikowych drzew. Kierowców zbliżających się do alei wita tablica informująca, że dojeżdżają do chronionej alei dębowej, stoją tam też tablice ostrzegające o drzewach rosnących w skrajni szosy, ponadto obowiązuje zakaz wyprzedzania i ograniczenie prędkości do 60 km/h [2]. Tego typu rozwiązania mogą się jednak pojawiać na odcinkach o niewielkich natężeniach ruchu z małym udziałem pojazdów ciężkich. Na obciążonych drogach takie ograniczenia powodują znaczny spadek przepustowości drogi oraz ryzyko zawadzenia dużego pojazdu o drzewo lub znak. Dodatkowo nawet przy prędkości 60 km/h może dojść do najechania skutkującego śmiertelnymi ofiarami. Więc rozwiązanie to zmniejsza

ryzyko, jednak go nie eliminuje.

Alternatywą dla wycinki jest zastosowanie barier oddzielających jezdnię drogi od szpaleru drzew. W przypadku, gdy kierowca utraci kontrolę nad pojazdem, pojazd odbija się od bariery i nie dochodzi do zderzenia z drzewem. Na długich odcinkach dróg (niektórych dróg krajowych, wojewódzkich oraz niższych klas) brakuje możliwości zastosowania bariery energochłonnej. By była ona skuteczną ochroną musi mieć zachowaną ciągłość (6). Tymczasem większość polskich dróg obsługuje nie tylko ruch tranzytowy, lecz również lokalny, stąd w ich ciągach funkcjonuje wiele zjazdów, które siłą rzeczy przerywają ciąg barier. Na drogach są więc miejsca, gdzie może dojść do kolizji z drzewem pomimo zastosowania takiego zabezpieczenia. Zapewnienie ciągłości bariery wiązać się będzie w takich przypadkach z wybudowaniem drogi serwisowej (często po obu stronach istniejącej drogi) zapewniającej komunikację terenów przyległych. Niestety koszt i czas wykonania dokumentacji, a następnie realizacji, jest znacznie większy niż w przypadku przebudowy drogi w istniejących granicach pasa drogowego.



Fot. 6. Bariery energochłonne oddzielające drzewa od jezdni na jednej z dróg w Niemczech

Bariery energochłonne nie mogą być stosowane w miejscach, gdzie drzewa są bardzo blisko jezdni i na drogach o nienormatywnych szerokościach (mniej niż 7 metrów). Wynika to stąd, że bariera dodatkowo zwęża przekrój drogi co najmniej o 1 metr, przez co zwiększa się ryzyko czołowego zderzenia, ponieważ pojazdy poruszają się znacznie bliżej siebie.

Bariera zastosowana wzdłuż drogi znacząco ogranicza ryzyko wypadnięcia z drogi, a co za tym idzie uderzenia w drzewo. Jednak bardzo często pojazd po uderzeniu w barierę odbija się od niej na przeciwny pas, wskutek czego dochodzi do czołowego zderzenia z nadjeżdżającym z przeciwka pojazdem. Takie zdarzenie również może mieć tragiczne skutki.

Najskuteczniejszym sposobem ochrony szczególnie cennych szpalerów i alei jest realizacja nowych inwestycji alternatywnych do istniejących ciągów. Nowe drogi przejmują znaczną część ruchu. W efekcie na starej zostaje tylko ruch lokalny (często zmienia się też kategoria drogi, np. z krajowej na wojewódzką lub

# Modernizacja dróg a ochrona starych zadrzewień

Utworzono: wtorek, 13, styczeń 2009 11:20 Daniel Maranda

---

powiatową), co pozwala za zastosowanie opisanych powyżej rozwiązań (ograniczenia prędkości, oznakowanie, bariery). Niestety, duży koszt wykonania nowych przebiegów oraz relatywnie długi proces projektowania i realizacji inwestycji, trwający kilka-kilkanaście lat, bywa barierą nie do pokonania.

\*\*\*

Nie dostosowanie parametrów dróg do ruchu jaki się po nich porusza z równoczesnym pozostawieniem w ich bliskim sąsiedztwie drzew zagrażających bezpieczeństwu oraz odsuwanie w czasie modernizacji w oczekiwaniu na alternatywne rozwiązanie (np. obwodnica) oznacza milczącą zgodą na wypadki i ofiary śmiertelne. Przykładem może być aleja wzdłuż drogi krajowej nr 55 na odcinku Kwidzyn-Gardeja, która jest jedną z tranzytowych dróg na Pomorzu. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku zamierzała wyciąć aleję w związku z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W latach 2001-2006 na tym odcinku wydarzyły się 34 wypadki nadjechań na drzewo. We wszystkich zdarzeniach (53 wypadki, 191 kolizji) zginęło 16 osób, a 84 zostały ranne [6]. Wycinka tej alei została zaskarżona i zatrzymana przez lokalne organizacje ekologiczne. W drzewach tych żyje pachnica dębowa, która podlega ochronie w ramach dyrektywy unijnej. Całą aleję zgłoszono do Ministra Środowiska jako obszar Natura 2000.

Uwarunkowania prawne powodują, że w tej chwili (z uwagi na spodziewane znaczące oddziaływanie przebudowy drogi i utratę siedlisk pachnicy) zgodnie z dyrektywą siedliskową konieczne jest wariantowanie inwestycji i dopiero w przypadku braku alternatywnego rozwiązania, realizacja inwestycji może nastąpić w istniejącym przebiegu przy wykazaniu nadrzędnego interesu publicznego. Opracowanie całej dokumentacji oraz realizacja tego zadania będzie trwać około 3-5 lat.

Rozpatrywano również opcję wycięcia drzew po jednej stronie i poszerzenia drogi w tym kierunku oraz zabezpieczenia pozostałych, jednak rozwiązanie to zostało odrzucone przez organizację ekologiczną. Obecnie trwają konsultacje z różnymi środowiskami naukowymi, których celem ma być wypracowanie racjonalnego rozwiązania tego problemu. Najbardziej prawdopodobnym wyjściem będzie jednak wariantowanie i realizacja obejścia dla tej alei. Do tego czasu najprawdopodobniej na tej drodze zdarzy się wiele wypadków i zginie wielu ludzi...

Daniel Maranda

BEiPBK „EKKOM”

Literatura:

[1] Karg J., Karlik B.: Zadrzewienia na obszarach wiejskich. Zakład Badań Środowiska Rolniczego i Leśnego PAN. Poznań 1993.

[2] <http://www.wysokieobrotly.pl/auto/1,48316,4349200.html>

[3] <http://www.robale.pl/index/2/110>

# Modernizacja dróg a ochrona starych zadrzewień

Utworzono: wtorek, 13, styczeń 2009 11:20 Daniel Maranda

---

[4] Inwentaryzacja stanowisk pachnicy dębowej (*Osmoderma eremita* Scopoli, 1763) w alei przydrożnej drogi krajowej nr 55 na odcinku Kwidzyn-Gardeja – ekspertyza wykonana przez firmę Bioscience na zlecenie Towarzystwa Ochrony Krajobrazu, 2007.

[5] <http://miasta.gazeta.pl/szczecin>

[6] Materiały udostępnione przez GDDKiA Oddział w Gdańsku