

Aleje przydrożne - wyjątkowy element krajobrazu

Jak powstały, dlaczego znikają, kto i jak je ocali?

Krzysztof Worobiec

Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba”

Aleje przydrożne są przykładem wyjątkowo harmonijnego połączenia kultury z naturą. Są bowiem ważnym elementem krajobrazu kulturowego, dziełem rąk ludzkich wywodzącym się z kultury pałacowej (rezydencjonalnej), ale jako skupisko żywych drzew pełniącym niezmiernie istotną rolę w świecie przyrody, mającym istotne znaczenie choćby jako korytarze migracyjne i ważne ostoje dla wielu gatunków roślin i zwierząt.

Termin "*aleja*" - zgodnie ze słownikiem języka polskiego oznacza najczęściej szeroką drogę lub też pieszą drogę w parku, zwykle wysadzaną po obu stronach drzewami lub krzewami, albo szeroką, reprezentacyjną ulicę miejską (nie koniecznie z drzewami - np. Aleje Jerozolimskie w Warszawie). Dokładna data „narodzin” *alei* jak elementu architektury krajobrazu będącej wytworem człowieka nie jest udokumentowana. Zapewne znane już były w starożytności – w Egipcie, na Bliskim Wschodzie i Rzymie, natomiast udokumentowane jest ich istnienie w okresie renesansu we Włoszech - najstarsza zapis w dokumencie pochodzi z 1459 r. i dotyczy szpaleru drzew w ogrodzie Villi Quaracchi koło Florencji. Określenie "*Allée*" po raz pierwszy pojawiło się w 1536 r. dla określenia wyrównanej i wywalcowanej ścieżki w ogrodzie, bo renesansowa „aleja” oznaczała główną drogę założenia ogrodowo-parkowego, obsadzaną rabatami kwiatowymi, krzewami, rzadziej drzewami oś główną prowadzącą od portalu rezydencji do ogrodu - a więc miało nieco inne znaczenie niż obecnie.

Liczne ryciny z epoki potwierdzają, że już w II połowie XVI i na początku XVII wieku aleje stanowiły istotny element założeń parkowych i ogrodowych, służąc „inscenizacji przestrzeni”

– jako osie widokowe podkreślały szczególnie atrakcyjne fragmenty krajobrazu ukazującego się w perspektywie – były więc niczym naturalne ramy pięknego obrazu.

W XVII w. aleje „usamodzieliły” się i pojawiły poza założeniami parkowymi, choć początkowo nadal związane były one głównie z budowlami, jako obsadzone drzewami drogi prowadzące do rezydencji. Wraz z rozwojem sztuki ogrodowej i parkowej w II połowie XVII wieku, w szczególności z rozbudową Wersalu jako stałej rezydencji królewskiej, aleje stały się już ważnym elementem łączącym oddalone od siebie: miasto – zamek – ogród – park. Dopiero w II połowie XVII wieku pojawiały się aleje całkowicie niezwiązane z reprezentacyjnymi budynkami i parkami - "wyszły" poza nie i stały się - dosłownie: przydrożne. W Europie Środkowej najstarsza aleja – poza parkiem czy ogrodem – została założona w latach 1615–1619 w Hellbrunn koło Salzburga, gdzie posadzono 680 lip i dębów - 13 z tych lip rośnie nadal i jest to prawdopodobnie najstarsza zachowana aleja na świecie.

W XVIII i XIX wieku drzewa powszechnie sadzono już wzdłuż ulic w miastach i traktów komunikacyjnych poza nimi – wzdłuż dróg, szlaków kolejowych, dróg wodnych i kanałów melioracyjnych. Masowe nasadzenia z owego czasu przeprowadzono na podstawie pruskich edyktów królewskich m.in. z 1731 i 1797 r., które nakazywały sadzenie drzew, ale równocześnie chroniły już rosnące, przewidując za ich niszczenie surowe kary pieniężne i cielesne – łącznie z przywiązaniem do drzewa sprawców występków, z zawieszoną na szyi tabliczką: „psujący drzewa”. W dekrete z 1841 r. król Fryderyk Wilhelm IV wyraził swoją dezaprobatę z powodu częstych wypadków niszczenia alei w związku z budową nowych dróg i nakazywał zachować stare drzewa oraz sadzić nowe aleje wzdłuż budowanych w owym czasie dróg.

Na terenach dzisiejszej Polski najwięcej alej sadzono na ziemiach wchodzących niegdyś w skład Królestwa Prus (Warmia i Mazury, Pomorze i Ziemia Lubuska). Nie znaczy to, że nie sadzono ich na ziemiach znajdujących się pod zaborami rosyjskim i austriackim. Na przykład 22 maja 1827 r. zalecano „*Władzom obwodowym, Galicyjskim*” sadzenie drzew „*wzdłuż gościńców Rządowych*”, a w celu egzekwowania tego obowiązku wydano Rozporządzenie Rządu Krajowego z dnia 17 lutego 1856 r. obowiązujące dla całego Okręgu administracyjnego Krakowskiego, w którym nakazywano: „*Sadzenie drzew wzdłuż gościńców*”

Rządowych, nie pozostawia się już dobrej woli właścicieli gruntów, lecz uznaje się za obowiązek tych, którzy gruntami swemi rzeczonych gościńców dotykają. Obowiązek dostarczania potrzebnych drzewek, ich zasadzanie i utrzymanie wzdłuż gościńców Rządowych jest obowiązkiem tych właścicieli gruntów (dawnych zwierzchności gruntowych) i gromad, przez których grunta gościńiec przechodzi. Wzajem zasadzone drzewa pozostają ich własnością, i służy im prawo, takowych używać, i dla tego zbierać z nich owoce, jeżeli to będą drzewa owocowe, lub też obrócić na swój użytek te, które przez wypadki elementarne, swawolę lub złośliwości zniszczone zostaną, w tym razie jednak winni są inne na to miejsce zasadzić.” (Zbiór Ustaw Prowincjonalnych dla Galicji z r. 1827, N. 82).

Nakazy sadzenia drzew przydrożnych wydawano także w zaborze rosyjskim. Jak pisał w 1902 roku Józef Dunin-Karwicki: *„Cały trakt z obydwu stron obsadzony niebotycznymi nadwiślańskimi topolami [...] gdyż za panowania Cesarza Aleksandra I nastąpił rozkaz obsadzenia drzewami traktów pocztowych. Powiadają, że N. Pan jadąc kiedyś pocztą, z nieodłącznym swym jen. adjutantem ks. Wołkońskim, błędził całą noc wśród zawiei śnieżnej, a to miało być powodem wydania około 1800 roku owego mądrego rozporządzenia, które od owego czasu pokryło kraj południowo-zachodni wspaniałymi alejami drzew, dziś już niebotycznych.”*(Józef Dunin-Karwicki, *Z zamglonej i niedawno minionej przeszłości*, Warszawa 1902).

Również w niepodległej Polsce dbano o sadzenie alei przydrożnych. Zgodnie z ustawą z 7 października 1921 roku drzewa winny być sadzone i utrzymywane wzdłuż wszystkich dróg publicznych (państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych), wszędzie tam, gdzie tylko warunki miejscowe na to pozwalały. Na podstawie rozporządzenia z dnia 30 grudnia 1922 roku sadzenie drzew wzdłuż dróg winno odbywać się na podstawie programu obsadzeń dróg, zatwierdzonego przez właściwe władze państwowe (nadzorcze w stosunku do dróg samorządowych, oraz techniczno-administracyjne w stosunku do dróg państwowych). Zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami obsadzanie i utrzymanie dróg drzewami ciążyło na zarządach dróg, jednocześnie miały one prawo usuwania pojedynczych drzew, ale jedynie uschłych, uszkodzonych lub grożących komunikacji drogowej, natomiast na usunięcia masowe, zarządcy musieli uzyskać specjalne zezwolenie.

Minister Sławoj Składkowski - powszechnie znany bardziej z innego nakazu - w okólniku z 1927 roku pisał: „Polecam w ciągu miesiąca marca i kwietnia 1928 r. dokonać zadrzewień placów i ulic miast, miasteczek i wsi. Zadrzewianie ma być przeprowadzone przez fachowców o ile możliwe drzewami rozwiniętymi. Posadzone drzewa mają otrzymać dostateczną ochronę przed ich uszkodzeniem. [...] Żądam, by akcja powyższa nie była traktowana jako skutek wymuszonego zarządzenia, lecz jako świadome dążenie do zmiany wyglądu i polepszenia jakości powietrza miast i wsi. Pożądanem byłoby stworzenie obecnie w każdej miejscowości Komisji Zadrzewień”.

Do akcji zadrzewiania poboczy dróg zachęcano młodzież szkolną:

"Gdzie można pociągnąć do udziału w obsadzaniu dróg drzewami młodzież szkolną i przez to przyczynić się do spopularyzowania akcji obsadzania dróg, tam realizacja programu obsadzania dróg winna przybierać formy uroczyste, t. zw. święta sadzenia drzew. Święta takie wyznaczają zarządy szkolne w okresach sadzenia drzew w porozumieniu z zarządami drogowymi, obowiązaniem do realizacji programu obsadzania dróg." - czytamy w haśle "Drzewa przydrożne" w wydanej w 1931 r. "Podręcznej Encyklopedii Handlowej".

Także tuż po 1945 r. dbano o nasadzenia przydrożne w celu kultywowania piękna krajobrazu i nakazywano dbać o nie "ponieważ podnosząc estetykę otoczenia zadrzewienie oddziałuje korzystnie na psychikę kierowcy i w ten sposób niewątpliwie wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Dzięki urozmaiceniu w drzewostanie droga staje się ożywiona, nie występuje więc monotoność i wynikające z niej znużenie kierowcy". Natomiast w obecnej ustawie o drogach czytamy: w szczególności zabrania się: usuwania, niszczenia i uszkodzania zadrzewień przydrożnych oraz: do zarządcy drogi należy w szczególności: sadzenie, utrzymanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz pielęgnacja zieleni w pasie drogowym.

Aleje miały skutecznie chronić podróżnych przed słońcem, deszczem, wiatrem lub śniegiem, dlatego drzewa musiały rosnąć blisko drogi, po jej obu stronach. Drzewa przydrożne miały też chronić wojsko – dając cień, miały ułatwić ich przemarsz (tzw. „aleje napoleońskie”). Szpalery drzew dawały podróżnym orientację w terenie w trudnych warunkach pogodowych lub w nocy. Potężne, często wiekowe okazy, rosły na rozstajach dróg i służyły jako punkty orientacyjne - w przekazach i legendach często jest mowa o rozstajnych drzewach, pod

którymi odpoczywać mieli władcy (Dąb Jagiełły, Dąb Napoleona). Drzewa przydrożne miały też znaczenie praktyczne, dostarczyły owoce, kasztany, żołędzie i liście (morwowe dla jedwabników). Najczęściej sadzono przy drodze lipy, jesiony, dęby, klony, brzozy, rzadziej wiązy, graby, ale niekiedy też rzadkie gatunki jak jałowce czy jarzębie szwedzkie. Gatunki drzew były odpowiednio dobierane do znaczenia szlaków – właściciele ziemscy podkreślali ważność drogi prowadzącej do rezydencji, sadząc gatunki szlachetne – dęby lub kasztanowce. Upiększeń dróg dokonywali także mieszkańcy wiosek i miasteczek, sadząc gatunki bardziej pospolite – lipy, jesiony, brzozy. Przy drogach wiejskich rosły niekiedy drzewa owocowe, a drogi prowadzące na cmentarz obsadzano brzożami, tujami czy żywotnikami.

Aleje starannie wkomponowywane w pejzaż są jego ozdobą. Często stanowią uzupełnienie zabudowy pałacowej, założenia parkowych, są więc ważnym i czytelnym składnikiem architektury krajobrazu. Organizują przestrzeń, wprowadzając ład i orientację: wskazują kierunki podróży, wyznaczają korytarze komunikacyjne, łączą układy przestrzenne (dwór ze wsią, wieś z miastem czy stacją kolejową). Aleje przydrożne mają też wartość historyczną, są świadkami rozwoju szlaków komunikacyjnych, często są nieodłącznym elementem zespołu budynków i z tego powodu wiele z nich ma zabytkowy charakter (np. aleja dębowa do pałacu w Sztynorcie), choć stosunkowo mało z nich figuruje w rejestrach zabytków.

Drzewa przydrożne są niekiedy cennymi okazami - pomnikami przyrody, np. kilkusetletnie dęby czy stare lipy. Aleje składające się z żywych roślin - pojedynczych drzew, a sadzone w grupach wzdłuż dróg tworzą enklawy (ostoje) istotne dla zachowania bioróżnorodności. Coraz rzadziej już spotykane stare spróchniałe drzewa w alejach są schroniskiem (siedliskiem) dla wielu zwierząt oraz miejscem żerowania wielu gatunków owadów, te z kolei są bazą pokarmową dla ptaków. Gałęzie są dogodnym miejscem do zakładania ptasich gniazd, a pnie i konary schroniskiem drobnych zwierząt. Wiele z tych gatunków jest zagrożonych wymarciem i swoją egzystencję zawdzięcza drzewom przydrożnym (wskutek racjonalnej gospodarki w lasach drzewa spróchniałe były usuwane) i tam właśnie znajdują swoje schronienie - np. objęty ochroną unijną gatunek priorytetowy pachnica dębowa *Osmoderma eremita*. Dziuple i przestrzenie pod odstającą korą są kryjówką ssaków chronionych – nietoperzy. Aleje są zarazem korytarzami migracyjnymi łącząc kompleksy leśne i umożliwiają migrację drobnych zwierząt i ptaków. W ten sposób przyczyniają się do

zachowania bioróżnorodności i dlatego są szczególnie ważne w krajobrazie zurbanizowanym i rolniczym. Drzewa przydrożne mają również istotne znaczenie ekologiczne jako „bezobsługowe wytwórnie tlenu”, filtry mikrocząsteczek pyłów i spalin, etc. Drzewa przydrożne są w stanie filtrować do 70% zanieczyszczeń, produkują tlen, ponadto chronią asfalt przed nadmiernym nagrzaniem.

Malownicze aleje z powodów wysokich wartości estetycznych stanowią motyw obrazów, fotografii, tła filmowego. W malarstwie europejskim aleje pojawiły się w XVI w. malowane przez Tintoretta w 1543 r. i Paolo Veronese (1558/59). Szpalery starych, nierzadko stuletnich drzew tworzących cieniste zielone tunele, złocące i czerwieniące się jesienią, były (i są nadal) opisywane przez poetów i pisarzy. Estetyczna wartość alei przekłada się na ich wymierną wartość ekonomiczną. Wraz z jeziorami i lasami aleje są znakiem firmowym, jedną z ikon Mazur i Warmii. Mają istotne znaczenie turystyczne i promocyjne: fotografie pięknych alei znajdują się we wszystkich niemal albumach, przewodnikach, folderach, filmach i materiałach reklamowych. Ich urok przyciąga turystów polskich i zagranicznych. W ostatnich latach nastąpił gwałtowny wzrost liczby turystów rowerowych, którzy chcą podróżować cienistymi alejami pod baldachimem z listowia. Z perspektywy osób przemieszczających się po drogach samochodem, autobusem czy rowerem, aleje są najszybciej spostrzeganym elementem krajobrazu – znajdują się najbliżej ich środka lokomocji. To aleje nadają znajdującemu się poza nimi krajobrazowi swoiste obramowanie, czyniąc go bardziej malowniczym, a więc atrakcyjnym. Niestety ta bliskość stała się dla drzew przydrożnych poważnym zagrożeniem.

To co u jednych wywołuje zachwyt, przez innych postrzegane jest jako niebezpieczeństwo, które należy usunąć. „*Drzewa zabijają*” – to hasło przeciwników drzew rosnących przy drogach, którzy uważają, iż należy je wyciąć, by było bezpieczniej. "*Chcemy wyciąć wszystkie drzewa z poboczy dróg Warmii i Mazur*" - zapowiadali drogowcy w 2004 roku, bo ich zdaniem nie nadmierna prędkość, brawura i głupota połączone często z nadużywaniem alkoholu, ale drzewa - „*niemi zabójcy*" - są zagrożeniem dla kierowców! Dlatego w województwie warmińsko- mazurskim od 2004 roku obserwujemy masowe wycinki drzew przydrożnych. Dziesiątki tysięcy drzew znika rocznie z krajobrazu w całej Polsce, dokładnie

nie wiadomo ile, bo drzewa wycinają zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a nikt nie prowadzi całościowej statystyk!

Do gwałtownego znikania drzew przydrożnych przyczynia się też program rozbudowy polskich dróg. Drogi trzeba modernizować - co do tego wszyscy jesteśmy zgodni - po to by były one bezpieczne i wygodne. Ale modernizacja nie może oznaczać eliminacji alei i żyjących tam gatunków chronionych, bo przyroda raz zniszczona, nie da się tak szybko naprawić, jak najbardziej nawet dziurawa i kręta droga! Drogowcy wycinając piękne aleje usprawiedliwiają się z reguły koniecznością dostosowania naszych dróg do "zachodnich standardów bezpieczeństwa na drogach". Tymczasem obserwacje prowadzone między innymi w Danii i Niemczech potwierdzają, że najwięcej wypadków śmiertelnych jest na drogach szybkiego ruchu (a więc pozbawionych drzew) oraz wszędzie tam, gdzie istnieje poczucie „pozornego bezpieczeństwa”, które skłania do rozwijania nadmiernej prędkości i do ryzykownych manewrów. Potwierdzają to także nasze statystyki, dlatego też Tadeusz Jarmuziewicz, sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odpowiadając w Sejmie (29. 10. 2012 r.) na interpelację poselską nr 8798 stwierdził: *„Jeśli chodzi o usunięcie drzew przy drogach, będących potencjalną przyczyną wypadków drogowych, to naszym zdaniem nie jest do końca pewne, czy zabieg usuwania drzew doprowadzi do poprawy sytuacji. Może bowiem wywołać skutek odwrotny i tym samym prowadzić do rozwijania większych prędkości, utrudnienia kierowcom obserwacji ukształtowania drogi, skłaniania do podejmowania ryzykownych manewrów, prowadzić do bezpośredniego oddziaływania słońca na nieocienione drogi, roztapiania asfaltu i tworzenia się kolein, a także do utrudnienia widoczności na silnie nasłonecznionej drodze”*.

O ile są poważne wątpliwości czy wycinanie drzew przydrożnych przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drodze, to nie ma żadnych wątpliwości, że wycinanie alei prowadzi do nieodwracalnej dewastacji krajobrazu! Jest to szczególnie widoczne w Polsce Północnej i Zachodniej, nic więc dziwnego, że tam właśnie nasilają się protesty mieszkańców. Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba” w 2004 r. zainicjowało akcję „Ratujmy Aleje”. Mieliśmy trzy cele: chcieliśmy pokazać, że aleje są istotnym elementem krajobrazu kulturowego i muszą być chronione, chcieliśmy nagłośnić problem wycinania drzew przydrożnych, a tym samym poruszyć opinię społeczną, by

wpłynąć na decydentów, a w konsekwencji doprowadzić do zmiany obowiązującego prawa w tym zakresie. Wydaje się, że cele te zostały osiągnięte - z czasem sprawa wycinek drzew została nagłośniona, a problem stał się ogólnie znany (pomijając oczywiście różnice zdań w ocenie tego faktu). Dzięki temu, a także dzięki aktywności wielu środowisk w całej Polsce, przed wycięciem zostało ochronionych wiele alei przydrożnych. No i po wielu latach, w 2010 roku została znowelizowana ustawa o ochronie przyrody (zmiana art. 82 i 83) i w ten sposób przywrócono kontrolę nad wycinką drzew, a dodatkowo wprowadzono ochronę ich koron.

Po 3 latach o nowelizacji można jednak powiedzieć, że zmiany te nie są wystarczające, a mechanizm kontrolny nie jest doskonały, czego efektem są kolejne wielkie wycinki drzew przydrożnych. Nie wiadomo też czy drzewa miejskie i przydrożne nie będą po raz kolejny zagrożone, bowiem przygotowana jest kolejna nowelizacja przepisów w tym zakresie. 5 lipca 2013 r. w siedzibie Ministerstwa Środowiska odbyła się debata, na której przedstawione zostały wstępne propozycje zmian przepisów dotyczących ochrony terenów zieleni i zadrzewień. Celem spotkania była także chęć zapoznania się ze stanowiskiem osób zajmujących się drzewami (od urzędników poprzez naukowców i arborystów po przedstawicieli organizacji społecznych). Podczas spotkania padło wiele uwag i zastrzeżeń, z których jasno wynika że wiele z ministerialnych propozycji wymaga uściślenia i zmian, bo niektóre kwestie zostały pominięte, a część zaproponowanych zmian może przynieść bardzo negatywne skutki dla zadrzewień (np. możliwość usuwania bez zezwolenia do 50% korony drzew lub usuwanie gałęzi w celu przywrócenia statyki drzewa, czy znaczna obniżka opłat za usunięcie drzew, co może mieć bardzo poważny wpływ na stan drzew w dużych miastach i obszarach atrakcyjnych turystycznie. Dlatego nadal konieczna jest społeczna kontrola nad wycinaniem drzew przy drogach i w miastach oraz aktywny udział organizacji społecznych choćby przy nowelizacji przepisów. Równie cenne jest rozwinięcie tych działań poprzez takie projekty jak „Drogi dla Natury” realizowany przez wrocławską Fundację EkoRozwoju.

(na podstawie.: Krzysztof A. Worobiec, Iwona Liżewska (red.), *Aleje przydrożne. Historia, znaczenie, zagrożenie, ochrona*. Olsztyn: Borussia, 2009)

Artykuł pochodzi z konferencji „Aleje Powiśla”, która odbyła się 15 września 2013 r. w Muzeum w Kwidzynie a organizowana została dzięki wsparciu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

