

To służby drogowe posadziły aleje – możliwości rozwiązania problemu starych alei

mgr. Marcin Ry

*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
oddział Gdańsk*

Historia obsadzania szlaków komunikacyjnych drzewami sięga czasów starszych niż historia pierwszych służb odpowiedzialnych za utrzymanie tych dróg. Praktyka obsadzania dróg prowadzących do majątków rycerskich i szlacheckich była głęboko zakorzeniona w tradycji i kulturze. Aleje drzew przy dojazdach do dworów nie tylko zwiększały komfort jazdy dla gości w upalne lato, ale w pewnym sensie nadawały prestiż właścicielom danego majątku. Wraz z rozwojem sieci dróg publicznych i powstaniem służb drogowych zauważono dodatkowe atuty alei. (graniczą one nawiewaniem niebezpiecznej i prądko) bocznego wiatru, zmniejszają erozję gleby w sąsiedztwie drogi, a dzięki wspomnianemu zacienieniu zmniejszają się odkształcenia nawierzchni bitumicznych produkowanych na bazie smoły. Ponadto w coraz bardziej rolniczym środowisku aleje urozmaicają krajobraz, a tym samym podnoszą jego wartość estetyczną podróży. Aleja wskazywała w terenie, gdzie biegnie droga i jak daleko jest do najbliższego skrzyżowania. Wskazywała też, wraz z rozwojem lotnictwa, pojawiła się kolejna bardzo ważna funkcja, a mianowicie funkcja militarna i strategiczna alei – umożliwiająca przegrupowanie wojsk lub ludności cywilnej niezauważalnie z powietrza. Aleje jednak podkreślały, że aleje drzew przydrożnych były tworzone przez służby drogowe dla użytkowników tych dróg dla ich komfortu i bezpieczeństwa.

Wraz z rozwojem cywilizacyjnym społeczeństwa – postępującym. Wzrostem rozwoju techniki, komfortu i bezpieczeństwa. W tym przypadku nabrało odmiennego znaczenia. W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat, dzięki dostępnoci do środków lokomocji, liczba użytkowników dróg diametralnie wzrosła i z roku na rok nadal wzrasta. Wymienia się również cel przejazdu, a mianowicie drogi zaczęły być wykorzystywane nie tylko do sporadycznych podróży, ale do codziennych dojazdów do miejsca pracy i zamieszkania. W tym znaczeniu nabrało również transport drogowy, szczególnie transport publiczny. Rzeczony priorytetem dla użytkowników dróg, oprócz bezpieczeństwa, stał się czas

przemieszczenia z punktu -# . do punktu -0 ..

'raz ze wzrostem rozwijanych pr dko ci i nat enia ruchu wzrós równie odsetek wypadków drogowych& w tym tych ze skutkiem miertelnym. , iestety drzewa& które do tej pory by y sprzymierze%cami kierowców sta y si ich - miertelnymi wrogami.. / bada% !olitechniki 1da%skiej sprzed kilku lat wynika& e ok. 223 wszystkich wypadków na drogach publicznych spowodowanych by o najechaniem na drzewo. (czywi cie przyczyn najechania na drzewo mo e by) wiele i najcz ciej win ponosi kierowca4 niedostosowanie pr dko ci do warunków pogodowych& brawura& alkohol. #le skutek zderzenia z drzewem najcz ciej jest jeden 5 miertelny. # niestety liczba o\$iar takiego wypadku to cz sto wi cej ni jedna osoba. ' latach 6777&6779 w województwie warmi%sko&mazurskim odnotowano "cznie 9: ;& a w województwie pomorskim 96< o\$iar miertelnych wypadków z najechaniem na drzewo.

, iebezpiecze%stwo& jakie nios" za sob" drzewa rosn"ce w skrajni drogi wynika z kilku przyczyn4

8/w aj" c optycznie skrajnie drogi zmuszaj" do zjazdu na przeciwny pas ruchu.

8 (graniczaj" widoczno) w szczególno ci na skrzy owaniach i zjazdach.

8 (graniczaj" miejsce dla ruchu pieszego i rowerowego& oraz widoczno) na przej ciach.

8/as aniaj" znaki drogowe i tablice in\$ormacyjne.

8Mog" przyczynia) si do niszczenia konstrukcji drogi.

8!rzy silnych wiatrach powstaje ryzyko wiatro omów i wykrotów.

=aki stan rzeczy zmusza dzi do spojrzenia na znaczenie drzew przydro nych z nieco innej perspektywy. (czywi cie aleje w pewnym stopniu zachowa y jeszcze swoje \$unkcje praktyczne& chocia dzi nie maj" ju one takiego znaczenia jak dawniej. !rawdziw" ich warto ci" obecnie jest pe niona przez nie \$unkcja ekologiczna.

!ewnym paradoksem sta si \$akt& e to dzi ki s u bom drogowym i ich dzia alno ci obecnie mamy miejsca gdzie mo emy obserwowa) wyj"tkowe gatunki& które ju dawno znikn y z wi kszo ci lasów czy parków. =o w a nie aleje drzew wzd u dróg publicznych dzi ki swojej specy\$ice >znaczny wiek drzew& du e nas oneczenie czy prowadzone zabiegi piel gnacyjne? -przechowa y. siedliska naturalnie wyst puj"ce w pierwotnych lasach. , iestety& ch) zachowania wyj"tkowych warto ci przyrodniczych najcz ciej -nie idzie w parze. z zachowaniem standardów bezpiecze%stwa ruchu drogowego. =rzeba pami ta)& e drzewa przy drogach zosta y posadzone z my l" o u ytkownikach dróg.

, ic te dziwnego& e taki stan rzeczy wytworzy pewien kon\$likt miedzy s u bami dbaj"cymi o standard i bezpiecze%stwo na drogach a organizacjami chroni"cymi rodowisko

przyrodnicze. /arówny jedna strona dla której rozwi"zaniem by aby wycinka drzew jak i druga wed ug której nale y drzewa pozostawi) maj" swoje poparte istotnymi argumentacjami racje. *latego tak istotn" rzecz" jest wspólne znalezienie kompromisów z poszanowaniem i zrozumieniem zada% obydwu stron.

Rzecz" najistotniejszy" jest traktowanie problemu alei drzew przydro nych nie w sposób ogólny rozpatruj" wszystkie kategorie dróg i wszystkie aleje na równi. @a dy przypadek mog"cy powodowa) kon\$likt musi by) traktowany indywidualnie.

' pierwszej kolejno ci nale y rozpatrywa) klas drogi >krajowa) wojewódzka)

Ustawienie barier energochłonnych między drzewem a jezdnią może zminimalizować skutki uderzenia, jednak przy większych prędkościach, a tym samym większym odgłosie bariery, często brakuje miejsca przy barierze, co skutkuje uderzeniem, która skupia się na pniu stojącego za barierą drzewa. Bariery dodatkowo zamykają skrajnie drogi, zmuszając do zjechania do wnętrza jezdni, a także znacznie utrudniają ruch pieszy i rowerowy.

(ograniczenie prędkości i znaki ostrzegawczo-informacyjne mogą zwiększyć czujność kierowców i poprawić bezpieczeństwo na danym odcinku drogi, należy jednak pamiętać, że nie wyeliminują one sytuacji i zdarzeń nieprzewidywanych, np. poślizgnięcia opony zwierzę na drodze, w wyniku których dany pojazd może wypaść poza obręb jezdni i uderzyć w drzewo.



Ilustracja 1: Jedna z tablic informacyjno-ostrzegawczych ustawiona przy drodze krajowej nr 55 – odcinek Kwidzyn-Gardeja

!odsumowując należy podkreślić, że aleje przydrożne były stworzone z myślą o użytkownikach dróg. (obecnie mają one zupełnie inne znaczenie niż kilkadziesiąt lat temu. Warto, aby praktyczna drzew przydrożnych zamieniła się w wartości przyrodnicze i kulturowe).

ten stan rzeczy tworzy pewne problemy, których rozwiązanie uzależnione jest od wzajemnej rzetelnej współpracy subdrogowych odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa na drodze oraz organizacji dbających o ochronę środowiska przyrodniczego i kulturowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

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.

