

Czy drogowcy mogą być sojusznikiem przyrodników?

Aleje przydrożne są wyjątkowym elementem przestrzeni kulturowej, wspólnym dziełem człowieka i natury. Od stuleci były towarzyszami podróżnych i ozdobą krajobrazu. Sadzone i starannie pielęgnowane przez liczne pokolenia, w ostatnich czasach znikają. Kres istnieniu wielu alej położyły poszerzanie i modernizacja dróg, zwłaszcza od 2004 r.

Zwykle wycinkę drzew motywuje się względami bezpieczeństwa ruchu. Na ogół jednak nie bierze się pod uwagę alternatywnych sposobów zmniejszenia ryzyka wypadków. Bywa też, że za wycinką cennych drzew stoi przedsiębiorca poszukujący dębu czy jesionu na parkiety i schody. Niestety, rzadko kiedy sadi się młode drzewa po wycinie starych.



Droga ze Żmigrodu do Osieka w Dolinie Baryczy. Fot. Piotr Tyszko-Chmielowiec

Drzewa przydrożne mają swoich zawziętych wrogów oraz zaprzysięgłych obrońców. Publiczne konflikty wokół ich wycinki cechują się wysoką temperaturą emocji. Nic dziwnego, bowiem decyzje o wycinie często mają związek ze śmiercią kierowców, najczęściej ludzi młodych. Z drugiej strony, obrońcy drzew nie widzą powodu, by pozbywać się ozdoby krajobrazu i skarbu przyrody z powodu wypadków, których przyczynami są – jak to często bywa – nadmierna prędkość, alkohol czy lekkomyślność.

W centrum tych kontrowersji tkwią zarządy dróg, do których należy wystąpienie o zgodę na wycinkę do miejscowego urzędu gminy, a także wójtowie i burmistrzowie, do których należy w tej sprawie ostatnie słowo. Często gminy występują w podwójnej roli – zarządcy dróg i wydającego pozwolenie.

Paradoksem jest fakt, że aleje przydrożne zawdzięczamy właśnie drogowcom. W Europie Środkowej już od początku XVIII w. rozpowszechniła się praktyka sadzenia drzew przy drogach. Aleje dawały podróżnym cień, utrzymywały przebieg i granice drogi, a zimą pomagały w orientacji. Drzewa przydrożne cieszyły się szczególną opieką królów pruskich. Dlatego najwięcej pięknych alei spotykamy w zachodniej i północnej Polsce. Edykt królewski z roku 1797 stanowi, że: „Oprócz kary pieniężnej lub publicznej roboty, każdy psuiący drzewa, powinien będzie jeszcze, przy tej drodze gdzie się szkoda stała, do drzewa przywiązany, od godziny 10 z rana do czwartey po południu stać z tablicą, na której w niemieckim i polskim języku wielkimi literami następujące słowa: Psuiący Drzewa, napisane będą”. Oczywiście w miejsce zniszczonych drzew należało posadzić nowe.

Przetrwanie alei nie jest możliwe bez zaangażowania drogowców, którzy przecież zarządzają pasem drogowym. O ile można czasem na drodze zabiegów prawnych lub kampanii społecznego nacisku powstrzymać wycinkę starych drzew, o tyle trudniej w ten sposób zmusić drogowców do sadzenia nowych. Wiele drzew zamiera ze starości, w tym szczególnie liczne w naszym krajobrazie nasadzenia topolowe. Tymczasem zwyczaj sadzenia drzew przy drogach niemal zamarł. Jedynie przy drogach krajowych, zarządzanych przez GDDKiA, a także na terenach miast, widuje się młode drzewa. Zarządy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych rzadko sadzą drzewa, w znacznej mierze z powodu mizerii finansowej i presji pilnych potrzeb, jak np. łatanie dziur w asfalcie.

Sadzimy dęby w Dolinie Baryczy

Od roku 2007 Fundacja Ekorozwoju (FER, do niedawna Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju) prowadzi w Dolinie Baryczy - między Żmigrodem a Ostrowem - społeczną akcję „Sadzimy dęby w Dolinie Baryczy”. Jej celem jest przywrócenie tradycji sadzenia i pielęgnacji dębów w zadrzewieniach w tym regionie. Na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja nad Baryczą” naliczono ponad czterysta dębów zasiedlonych przez chronione prawem unijnym ksylofagi - owady żyjące w drewnie. Są to pachnica dębowa i kozioróg dębosz, którego tutejsza populacja jest największa w Polsce. Wobec znikomej liczby młodych dębów w terenach otwartych, te populacje są zagrożone wyginięciem w wiekach XXII-XXIII. Szczególnie narażona jest rzadka pachnica (gatunek priorytetowy sieci Natura 2000), której zasięg lotu zwykle nie przekracza 200 m. Aleje starych drzew, zwłaszcza dębów i lip, są dla tego gatunku korytarzami ekologicznymi, warunkującymi przeżycie.



Uczniowie szkoły w Wierzchowicach sadzą dęby przy drodze do Dziewiętlina. Fot. Maciej Kowalski

Do chwili obecnej (początek jesieni 2009) posadzono w Dolinie Baryczy przynajmniej 2700 dębów, z czego ponad tysiąc podczas kilkudziesięciu akcji społecznych. 1700 drzewek posadziliśmy w ramach profesjonalnego sadzenia w rezerwacie ornitologicznym, finansowanego przez Ekofundusz. Wypracowaliśmy skuteczny model angażowania społeczności lokalnych do sadzenia drzew oraz metodykę współpracy z zarządami dróg na rzecz odtwarzania zadrzewień przydrożnych. Partnerami akcji „Sadzimy dęby w Dolinie Baryczy” są Fundacja Doliny Baryczy, samorządy, w tym zarządy dróg, szkoły, nadleśnictwa, gospodarstwa stawowe, organizacje społeczne i mieszkańcy.

Szukając właściwych sposobów zadbania o stan zadrzewień, podjęliśmy współpracę ze Starostwem Milickim w ramach tworzenia tzw. wzorcowej alei. Jej istotą jest współpraca obywateli i zarządów dróg w planowym kształtowaniu zadrzewień przydrożnych. Pierwsza taka aleja powstaje wzdłuż drogi Wierzchowice - Dziewiętlin, która łączy dwie malownicze i aktywne wsie. Obecne zadrzewienie drogi składa się z zamierających kasztanowców i topól, a na krótkim, środkowym odcinku z potężnych starych dębów. Z inicjatywą odnowienia zadrzewień wzdłuż tej drogi wystąpiła pani Joanna Jasięga z Wierzchowic. Wspólnie z kierownikiem wydziału dróg powiatowych milickiego starostwa, panem Henrykiem Włodarczakiem, opracowaliśmy koncepcję alei, uwzględniającą aspekty przyrodnicze, krajobrazowe i społeczne. Celem jest utworzenie alei dębowo-lipowej na całym wspomnianym odcinku drogi.

Od wiosny 2008 r. posadzono przy tej drodze niemal 100 drzew. W pracach brali udział uczniowie wierzchowickiej szkoły podstawowej, mieszkańcy Dziewiętlina i Wierzchowic, a także Wrocławia i Milicza. „Dęby przyjaźni” posadzili goście z ok. dziesięciu krajów, odwiedzający Dolinę Baryczy. Uczniowie szkoły leśnej w Miliczu wraz z nauczycielami dodatkowo przeprowadzili fachową selekcję istniejących samosiejek. Wkrótce starostwo zacznie usuwać stare topole od strony Dziewiętlina i na ich miejsce posadzi młode drzewka.

Drogi dla Natury

Opierając się na doświadczeniach z Doliny Baryczy, opracowaliśmy długofalowy program odnawiania i ochrony alei przydrożnych, nazwany „Drogi dla Natury”. Jego istotą jest sadzenie nowych drzew i dbanie o stare w partnerstwie z drogowcami. W połowie tego roku otrzymaliśmy na jego realizację pierwszą dotację - z Funduszu Organizacji Pozarządowych (tzw. fundusz norweski). Projekt zakłada tworzenie partnerstw z zarządami dróg dla ochrony i odtwarzania zadrzewień przydrożnych, poczynając od południowo-zachodniej Polski. Wspierają nas partnerzy z Saksonii - organizacje Grüne

Liga i Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, z którymi - pod hasłem „Aleje zamiast granic” - przygotowujemy akcję sadzenia drzew przy drogach prowadzących do jednego z przejść granicznych. Dodatkowo rozpoczęliśmy inwentaryzację alei w Dolinie Baryczy, jako narzędzie ich ochrony i model dla innych regionów.



Stary dąb-nieboszczyk i jego następca przy szosie w okolicach Żmigrodu w Dolinie Baryczy.
Fot. Piotr Tyszek-Chmielowiec

Staramy się propagować tworzone partnerstwa, aby zachęcić kolejne instytucje do podjęcia z nami współpracy. W dniu 2 października, podczas zwołanej w tym celu konferencji prasowej, podpisaliśmy z Dolnośląskim Zarządem Dróg Krajowych deklarację o współpracy. Stanowi ona, że Dolnośląska Służba Dróg i Kolei będzie konsultowała z FER plany poprawy bezpieczeństwa ruchu w związku z usuwaniem drzew w alejach przydrożnych, aby złagodzić wpływ tych zabiegów na przyrodę, zwłaszcza na gatunki chronione. Zanim siekiera pójdzie w ruch, będą rozważane alternatywne metody, takie jak umieszczenie barier energochłonnych, lepsze oznakowanie drzew rosnących w pobliżu drogi, ograniczenia prędkości. Zbierane przez przyrodników dane o chronionych gatunkach pomogą w uniknięciu nieumyślnego łamania prawa ochrony przyrody przez drogowców. FER przeprowadzi też, w uzgodnieniu z DSDiK, sadzenie drzew przy tych drogach wojewódzkich Dolnego Śląska, które mają znaczenie jako korytarze ekologiczne dla pachnicy dębowej.

Nawiązywane obecnie partnerskie stosunki z drogowcami są podstawą działań w dużym projekcie finansowanym ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dotacja ok. 4,7 mln zł). Celem projektu jest zapewnienie przetrwania pachnicy dębowej poprzez odtwarzanie i ochronę alei przydrożnych, łączących izolowane stanowiska i populacje tego gatunku. Projekt realizowany jest na Dolnym Śląsku i przyległych obszarach Wielkopolski i Lubuskiego, a także na Powiślu i Warmii oraz w Małopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000. W chwili obecnej mamy zawarte wstępne porozumienia z prawie dwudziestoma zarządami dróg różnych szczebli, od gminnych, poprzez powiatowe i wojewódzkie, do regionalnych oddziałów GDDKiA.

Podstawowe działanie to sadzenie wzdłuż dróg drzew rodzimych gatunków - tworzenie nowych oraz uzupełnianie i przebudowa istniejących alej. Drogi do obsadzenia są wybierane w oparciu o kryteria przyrodnicze - znaczenie dla połączenia między stanowiskami i subpopulacjami pachnicy - oraz techniczne, czyli dostępność miejsca w pasie drogowym przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa ruchu. Działania dodatkowe to uzupełniająca inwentaryzacja stanowisk pachnicy dębowej, opracowanie programu ochrony gatunku oraz inicjatywy edukacyjno-promocyjne i interwencyjne. Projekt jest realizowany w partnerstwie ze Stowarzyszeniem „Eko-Inicjatywa” z Kwidzyna, Fundacją Ekologiczną „Zielona Akcja” z Legnicy i Fundacją „Aeris Futuro” z Krakowa, przy wsparciu ekspertów-entomologów.

Namacalnym efektem naszych działań będą drzewa posadzone wzdłuż dróg w miejscach, w których w przyszłości będą mogły służyć spójności ekologicznej populacji pachnicy. Liczymy także na osiągnięcie nie mniej ważnego długofalowego efektu: przywrócenia tradycji sadzenia drzew przez drogowców. Pokażemy, że w określonych warunkach sadzenie i utrzymanie drzew przydrożnych jest legalne, bezpieczne i społecznie akceptowane. Będziemy rozpowszechniać przykłady zarządów dróg, które to robią w sposób przemyślany i planowy.

Czasem trzeba wyciąć, żeby posadzić

W logikę naszej współpracy z drogowcami jest wkomponowana akceptacja faktu, że drzewa przy

drogach czasem trzeba wyciąć. Jest to cena za uzyskanie możliwości wpływu na decyzje o wycinie i sadzeniu nowych drzew. Szczególnym przypadkiem drzew, których wycinka jest nieunikniona, są nasadzenia topolowe. Większość alej topolowych pochodzi z lat 50. i 60. i składa się z odmian hodowlanych. Wyjątkowo spotyka się przy drogach rodzime topole czarne (sokory) lub białe. Topole odmian hodowlanych, czyli kultywary, nie są tak cenne dla przyrody, jak drzewa rodzime. Dla drogowców mają liczne wady: krótko żyją, ich gałęzie są kruche, a korzenie często rozrastają się płytko pod powierzchnią, podważając asfalt.

Obecnie większość alej topolowych dożywa swej starości i jest stopniowo usuwana. Rzadko sadi się nowe drzewka w miejsce usuwanych topól, więc grozi nam, że w ciągu najbliższej dekady setki, a może i tysiące kilometrów alei znikną z krajobrazu. Topole z reguły są posadzone w przepisowej odległości 3 m od korony drogi i utrwalają zasięg pasa drogowego. Przy braku drzew, pas drogowy jest często zaorywany przez właścicieli sąsiadujących pól aż do krawędzi rowu lub pobocza. Drogowcy z tym nie walczą, o ile nie potrzebują pasa drogowego dla modernizacji trasy. Nam chodzi o to, by usuwać topole w sposób planowy, powiązany z sadzeniem drzew rodzimych gatunków, póki jest miejsce na pasie drogowym.

Tworząc partnerstwa z tradycyjnym adwersarzem ekologów, podejmujemy ryzyko. Liczymy się z trudnościami i różnicami zdań. Prawdopodobne są sytuacje, kiedy nie będziemy w stanie się dogadać i każdy pozostanie przy swoim zdaniu – a drzewa zostaną wycięte. Może to się skończyć nawet konfrontacją medialną lub prawną. Z drugiej strony, przekonaliśmy się, że wszędzie są ludzie, którzy kochają drzewa – w miastach i wioskach, w organizacjach ekologicznych i urzędach, a także wśród drogowców. Na tym chcemy budować porozumienie.

Piotr Tyszko-Chmielowiec