

Dział: Ogrodnictwo

ISSN 1897-7820

http://www.npt.up-poznan.net/tom2/zeszyt4/art_42.pdf

Copyright ©Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu

AGNIESZKA ALEKSANDRA JASZCZAK

Katedra Architektury Krajobrazu i Agroturystyki
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

DROGA KRAJOBRAZOWA JAKO PRODUKT TURYSTYCZNY

Streszczenie. Wśród wielu elementów przyrodniczych, kulturowych oraz estetycznych krajobrazu, które wpływają na atrakcyjność wielu regionów turystycznych, można wyróżnić drogę wraz z jej otoczeniem, m.in. aleją. W pracy podjęto temat drogi krajobrazowej jako potencjalnego produktu skierowanego do turysty uprawiającego szeroko pojmowaną turystykę wiejską. W trakcie badań wykonano analizę krajobrazową oraz techniczną alei przydrożnych w dwóch odmiennych pod wieloma względami regionach – *Ostfriesland* w Niemczech oraz na Warmii i Mazurach. Porównano przy tym charakter historycznych oraz współczesnych nasadzeń oraz określono kierunki ich ochrony. Wyniki wskazują na istotny wpływ alei przydrożnych na pozytywny odbiór przestrzeni przez turystę oraz potwierdzają ich ważną rolę przyrodniczą, komunikacyjno-techniczną, a także wizualno-estetyczną.

Słowa kluczowe: droga, aleja przydrożna, produkt turystyczny

Wstęp

Krajobrazy regionów turystycznych w Europie różnią się m.in. lokalizacją, potencjałem przyrodniczym i kulturowym, uwarunkowaniem historycznym, elementami infrastruktury turystycznej i atrakcjami turystycznymi. Duże znaczenie w wyborze miejsca wypoczynku czy rekreacji mają warunki przyrodnicze regionu. Bogactwo różnorodnych form i układów zieleni, unikalność i odmienność krajobrazu, stosunkowo małe jego przekształcenia, brak elementów degradujących i dysharmonizujących otoczenie są niezwykle atrakcyjne dla potencjalnego odbiorcy usług turystycznych np. w ramach szeroko pojmowanej turystyki wiejskiej.

Jednym z elementów przyrodniczych, kulturowych i technicznych krajobrazu, który znacząco wpływa na atrakcyjność regionów turystycznych, jest droga i jej otoczenie (m.in. aleje przydrożne). To, co w wielu krajach Europy Zachodniej jest już tylko wspomnieniem (oddzielnym tematem jest wycinka alei przydrożnych np. w Niemczech, ale coraz częściej także i w Polsce), jest w Polsce w pewien sposób unikalne i szczególne.

ne dla turysty z zagranicy, ale również dla krajowego odbiorcy. Chociażby z tego powodu droga wraz z aleją ma tutaj jeszcze szansę stać się częścią produktu skierowanego do podróżujących samochodem, motocyklem (miłośników wolnej jazdy) czy rowerem. Celem pracy było określenie możliwości wykorzystania drogi krajobrazowej jako produktu turystycznego w tzw. *slow regions* oraz wskazanie potrzeby jej ochrony jako jednej struktury przyrodniczej, kulturowej, wizualnej, z uwzględnieniem w szczególności alei przydrożnej. Przedstawiono też przykład analizy dróg oraz zadrzewień w regionie Warmii i Ostfriesland (Niemcy).

Material i metody

Temat alei przydrożnych niejednokrotnie był już i jest coraz częściej wywoływany podczas konferencji, sympozjów, spotkań czy informacji w mediach oraz podejmowany przez naukowców, specjalistów różnych dziedzin i dyscyplin, urzędników, służby ochrony zabytków czy przyrody w ramach badań naukowych, analiz technicznych i projektów regionalnych. Powszechnie zadrzewienia przydrożne są przedmiotem dyskusji, a wręcz sporów ich zwolenników i przeciwników.

Badania obejmowały analizę stanu dróg wraz z alejami przydrożnymi w uwarunkowaniach przyrodniczych i kulturowych dróg w Niemczech i Polsce. Pierwsza część badań (w granicach Warmii) została wykonana przez autorkę w ramach programu „Warmińska droga krajobrazowa” realizowanego od 2004 roku przez Starostwo Powiatowe w Olsztynie i Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie pod kierunkiem dr. Dariusza Łaguna, natomiast drugi etap obejmował badania własne w regionie Ostfriesland w okresach wiosenno-letnich 2006 i 2007 roku. Ponadto określono możliwość wykorzystania zinwentaryzowanych dróg w celu kreacji produktu turystycznego w atrakcyjnych krajobrazowo regionach.

Wyniki

Rola drogi wraz z alejami w krajobrazie

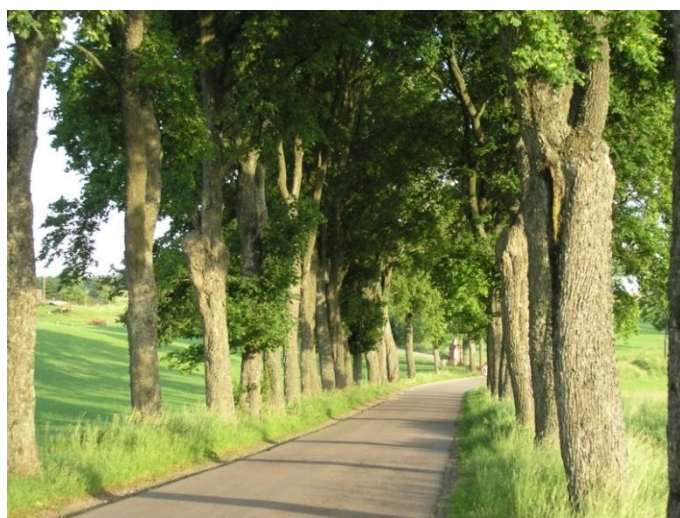
Zadrzewienia przydrożne są ważnym elementem przyrodniczym, kulturowym i wizualnym krajobrazu wielu regionów. Ich powstawanie (zakładanie) uzależnione było i nadal jest od szeregu czynników i uwarunkowań wzajemnie ze sobą powiązanych. Zadrzewienia wpisały się w krajobraz historycznej Warmii jako jego nieodłączny składnik, mają również duże znaczenie w regionie Ostfriesland.

Według SIEWNIAKA (1989) aleja jest historyczną formą obsadzania w równych odstępach obydwu stron ciągu komunikacyjnego w krajobrazie otwartym, albo drzewami tego samego gatunku, wielkości i pokroju, albo różnymi gatunkami zmieszanyymi według pewnego schematu, np. topola – lipa – topola lub modrzew – topola. Występują także aleje składające się z drzew owocowych: czereśni, jabłoni, orzechów włoskich. SIEWNIAK (1989) stwierdza, że regularność alei powoduje na dłuższych odcinkach monotonię. Z kolei w przypadku starszych zadrzewień, w następstwie wypadania poszczególnych drzew, powstają problemy z utrzymaniem i rekonstrukcją alei. Historycznie aleje mogą

podlegać podwójnej ochronie. Z jednej strony jako pomniki przyrody, z drugiej jako obiekty zabytkowe, stanowiące całość z majątkami ziemskimi, historycznymi ogrodami, pałacami, osiedlami wiejskimi czy miejskimi oraz oczywiście z ciągami komunikacyjnymi. W tym ostatnim przypadku historycznie aleje miały również związek z obiektami infrastruktury technicznej – mostami, wiaduktami, nastawniami, stróżówkami.

Aleje przydrożne spełniają ważną funkcję komunikacyjno-techniczną, a także wizualno-estetyczną. Będąc obiektami obserwowanymi przez uczestników ruchu samochodowego, są wizytówką naszego stosunku do przyrody, krajobrazu, drzew. Tworzą również osłonę wizualną osiedli wiejskich i obiektów inżynierskich (SIEWNIAK 1989).

W krajobrazie Warmii, która od wieków była katolicka, drzewa w szczególności sposób współgrają z obiektami sakralnymi, takimi jak kapliczki i krzyże przydrożne, podkreślając tym samym symbolikę drogi (rys. 1).



Rys. 1. Aleja przy drodze Rzeck-Rasząg, w oddali kapliczka (gmina Biskupiec) (fot. A.A. Jaszczak)

Fig. 1. The alley near Rzeck-Rasząg road with the shrine in the distance (municipality of Biskupiec) (photo by A.A. Jaszczak)

Jednak największe znaczenie zakładanych alei wiązało się z funkcją komunikacyjną, szlakami dróg handlowych, strategicznych, połączeniami miast, osiedli wiejskich, kolonii i przysiółków. Jak podaje ZWIEROWICZ (2003), aleje przydrożne zostały wprowadzone w regionie nakazem państwowym. Istotne było nasadzanie drzew zwłaszcza wzdłuż głównych dróg oraz tych o lokalnym znaczeniu. Wśród gatunków najczęściej wybieranych do nasadzeń można wyróżnić lipę drobną- i szerokolistną, klon pospolity, brzozę brodawkowatą, jesion wyniosły, klon jawor, grab pospolity i kasztanowca zwyczajnego. Aleje były najczęściej jednogatunkowe, czasem wielogatunkowe, przy czym wybierane gatunki musiały odpowiadać uwarunkowaniom klimatycznym i siedliskowym.

W krajobrazie Warmii drzewa stanowią ciągłość między drogą a obszarami leśnymi, użytkami rolnymi (także nieużytkami, odłogami), licznymi i dużymi jeziorami, głównie

typu zaporowego, rynnowego, oczkami wodnymi, siecią rzek. O charakterze i wyborze nasadzeń decydowało też ukształtowanie terenu, przy czym na terenie Warmii występują zróżnicowane formy, począwszy od równin moreny dennej, terenów zastoiskowych o płaskim ukształtowaniu powierzchni lub łagodnych wyniosłościach, poprzez moreny denne pagórkowate, w których wzniesienia dochodzą do kilkudziesięciu (a nawet więcej) metrów n.p.m. i morenę czołową, charakteryzującą się ciągami morenowymi, po sandry znajdujące się w południowej części regionu. Dlatego też tak istotny był i nadal jest dobór gatunków i odmian do nasadzeń rządowych w zależności od warunków siedliskowych, a także klimatycznych. Ponieważ region Warmii charakteryzują duże lokalne różnice klimatu, jego surowość, dość chłodne, śnieżne i długie zimy, późne przymrozki wiosenne, większa wilgotność w strefie jezior, roczna ilość opadów w granicach 600-700 mm, dlatego do nasadzeń zaleca się stosować gatunki odporne na niesprzyjające warunki środowiska. Natomiast cenniejsze gatunki, takie jak m.in. dąb szypułkowy, bezszypułkowy, kasztanowiec zwyczajny, sadzono przy drogach pełniących szczególną rolę, prowadzących do miejsc sacrum – kościołów, cmentarzy czy założeń dworsko-parkowych, pałacowo-parkowych. Oddzielną grupę alei stanowiły te znajdujące się w granicach dawnych majątków ziemskich, a także w poszczególnych miejscowościach. Występowanie alei przy drogach w regionie Ostfriesland było uwarunkowane (i jest nadal) ukształtowaniem terenu, który jest równinny, miejscami przechodzący w depresję (od około 10 m n.p.m. nawet do -2,5 m n.p.m.), oraz czynnikami przyrodniczymi, zwłaszcza częstymi opadami (roczna ilość opadów w granicach 800-900 mm), silnym wiatrem, a także ciągłymi zalewami. Dobór gatunków drzew był więc ograniczony. Natomiast cenny gatunkowo drzewostan zlokalizować można przy drogach w granicach miejscowości oraz przy wjazdach do dużych gospodarstw rolnych, jak również w pobliżu kościołów i cmentarzy.

Rola ekologiczna, „krajobrazotwórcza” i estetyczna zadrzewień przydrożnych

Zadrzewienia przydrożne są istotnym składnikiem „krajobrazotwórczym”, zwłaszcza jeżeli chodzi o funkcję ochronną. Są połączone w system zadrzewień ochronnych razem z zadrzewieniami śródpolnymi czy roślinnością komponowaną w granicach miejscowości oraz parkami wiejskimi (z dużą ilością roślinności wysokiej), zabytkowymi parkami przydworskimi i przypałacowymi (z bogatym starodrzewem).

Znaczenie ekologiczne, biologiczne i sanitarno-higieniczne alei wiąże się z ochroną przed zanieczyszczeniami stałymi – pyłami, gazami – poprzez wychwytywanie ich przez rośliny z powietrza, a także ze zwiększaniem ilości tlenu i zmniejszaniem w powietrzu zawartości dwutlenku węgla. Szczególne znaczenie ochronne pełnią zadrzewienia przydrożne, zwłaszcza w przypadku znacznego obciążenia ruchem samochodowym. Towarzyszące im rośliny zielne znajdujące się w niższej warstwie pobocza, np. niektóre gatunki traw czy roślin motylkowych, mają znaczenie zdrowotne. Zadrzewienia przydrożne łagodzą wahania temperatury, a także ocieniają powierzchnie terenu (drogi), jak również zwiększają wilgotność powietrza. Zapobiegają erozji, zatrzymując wody opadowe, zabezpieczając drogę przed osuwiskami, zaspami śnieżnymi i piaskowymi.

Dodatkową funkcją drzewostanu jest tłumienie hałasu oraz hamowanie siły wiatru. Jak wynika z analiz historycznych, właśnie ochrona przed wiatrem była jednym z powodów wprowadzania nasadzeń drzew przy drogach w regionie Ostfriesland. Niestety i tu kilka lat temu popełniono błąd związany z wycinką drzew i chociaż na ich miejscu powstały nowe szpalery, na wysokie okazy trzeba będzie czekać następnych kilkanaście czy kilkadziesiąt lat.



Rys. 2. Droga bez zadrzewień (region Ostfriesland, Niemcy) (fot. A.A. Jaszczak)

Fig. 2. The road without (Ostfriesland region, Germany) (photo by A.A. Jaszczak)



Rys. 3. Droga z nowymi nasadzeniami (region Ostfriesland, Niemcy) (fot. A.A. Jaszczak)

Fig. 3. The road with new trees (Ostfriesland region, Germany) (photo by A.A. Jaszczak)

Wśród elementów podkreślających znaczenie wizualne alei występujących na Warmii i w regionie Ostfriesland wyróżnić można m.in. panoramy, otwarcia, ciągi i punkty widokowe (tab. 1). Często, zwłaszcza w przypadku nasadzeń wielogatunkowych, pojawia się akcent w postaci charakterystycznego okazu drzewa (o znacznych rozmiarach, ciekawym pokroju, zabarwieniu pędów czy liści). Wszystkie elementy wizualne można podzielić na występujące wewnątrz alei (w jej strukturze) lub łączące się z otoczeniem (wychodzące poza strukturę).

Na walory estetyczne składają się również cechy wpływające na percepcję krajobrazu w sposób pozytywny, a także te mające znaczenie zdrowotne. Do nich można zaliczyć m.in. zabarwienie liści i pędów. Przez cały okres wegetacyjny drzewa przybierają określony w zależności od gatunku i odmiany odcień zieleni, a jesienią wybarwiają się na różnorodne kolory. Rodzime gatunki drzew alejowych przebarwiają się najczęściej na żółto, zaś gatunki obce, introdukowane mają liście czerwone, pomarańczowe, czasem fioletowe.

Aleje przydrożne na Warmii posiadają cenny drzewostan. Często występują w nich okazy o znacznych obwodach na wysokości 1,30 m. Wśród nich można wyróżnić pomniki przyrody lub drzewa, które można uznać za pomniki. Duże znaczenie krajobrazowe ma charakter alei, jej skład gatunkowy, stopień zdrowotności drzew, a także obiekty towarzyszące, np. mała architektura, kapliczki, krzyże, oraz pośrednio – występująca w pewnej odległości od drogi zabudowa (tab. 1).

Tabela 1. Elementy drogi krajobrazowej na Warmii i w regionie Ostfriesland
 Table 1. Elements of the landscape road in Warmia and Ostfriesland region

Elementy drogi	Droga na Warmii	Droga w Ostfriesland
1	2	3
Pas ruchu	Najczęściej drogi jednojezdniowe, dwupasowe, rzadko drogi jednopasowe Nawierzchnia – asfaltowa, utwardzona, nieutwardzona, ulepszona (żwirowa/brukowa)	Droga jednojezdniowa, dwupasowa Nawierzchnia asfaltowa, czasem brukowa.
Pobocze	Pobocze ulepszone Pobocze trawiaste Brak pobocza	Pobocze ulepszone Pobocze trawiaste
Ciągi piesze	W granicach miejscowości-chodniki, brak poza granicami terenów zabudowanych	W granicach miejscowości – chodniki, występują również na dłuższych odcinkach poza miejscowościami Chodnik połączony z pasem ruchu dla rowerów
Obiekty inżynierskie	Mosty, mostki Wiadukty Nasypy kolejowe Przejazdy kolejowe Kominy cegielni	Mostki łączące drogę nad groblą/rowami melioracyjnymi Mosty Przejazdy kolejowe Wały umacniające (wzdłuż brzegów Zatoki Dollart)
Drzewa i krzewy	Typowe aleje (gatunki): lipowa, jesionowa, klonowa Najczęściej występujące gatunki drzew: lipa szerokolistna, czasem też drobnolistna, brzoza brodawkowata, jesion wyniosły, klon pospolity i klon jawor, dąb szypułkowy, dąb bezszypułkowy, grab pospolity, kasztanowiec zwyczajny Najczęściej występujące gatunki krzewów: róża pomarszczona, głóg jednoszyjkowy, głóg dwuszyjkowy, lilak pospolity, szakłak pospolity, bez czarny Duże okazy drzew (niektóre o rozmiarach drzew pomnikowych) W większości przykładów aleja składa się z wielu gatunków Stan drzewostanu dobry z potrzebą zastosowania podstawowych zabiegów pielęgnacyjnych	Typowe aleje (gatunki): lipowa, jesionowa, klonowa, topolowa Najczęściej występujące gatunki drzew: lipa szerokolistna, topola osika, klon pospolity, klon jawor, czasem przy drodze na terenach zabudowanych – dąb szypułkowy, buk pospolity, kasztanowiec zwyczajny Brak krzewów Rzadko duże okazy drzew alejowych, częściej pojedyncze okazy przy drodze na terenach zabudowanych Aleje najczęściej monogatunkowe Stan drzewostanu dobry z potrzebą zastosowania podstawowych zabiegów pielęgnacyjnych

Tabela 1 – cd. / Table 1 – cont.

1	2	3
Rodzaje alei	Aleja jednolita i mieszana (gatunkowo) Aleja jednostronna i dwustronna Aleja pojedyncza (jeden rząd), podwójna (dwa rzędy) Aleja wewnątrz lasu (drzewostanu zwartego) Aleja przydrożna i aleja dojazdowa do założeń dworsko-parkowych	Aleja jednolita (gatunkowo) Aleja dwustronna, czasem również jednostronna Aleja pojedyncza jednorzędowa Brak zwartych zadrzewień leśnych Aleja dojazdowa do większych gospodarstw rolnych
Obiekty małej architektury	Typowe elementy drogi krajobrazowej, często przy wjeździe do wsi lub na rozdrożu – kapliczki przydrożne, krzyże przydrożne: drewniane, żeliwne	Brak małej architektury w bezpośrednim otoczeniu drogi
Elementy wizualne widziane od wnętrza drogi	Dominanty Osie widokowe Panoramy Ciągi i punkty widokowe Otwarcia krajobrazowe	Dominanty Osie widokowe Panoramy Ciągi i punkty widokowe Otwarcia krajobrazowe

Wpływ drogi krajobrazowej na rozwój turystyki

Jednym z elementów przyrodniczych, kulturowych i technicznych krajobrazu, który znacząco wpływa na atrakcyjność regionów turystycznych, jest droga i jej otoczenie (m.in. aleje przydrożne). Droga krajobrazowa może mieć także znaczenie w kreowaniu produktu turystycznego regionu. Szczególnie ważne jest zachowanie alei tam, gdzie stanowią one część np. szlaku, trasy rowerowej (np. szlak rowerowy Dollart w Ostfriesland). Krajobraz otwarty dla potencjalnego użytkownika drogi, obserwującego otoczenie, staje się bowiem monotony i nieciekawym, gdy patrzy nań z perspektywy wnętrza bez przesłon w postaci zadrzewień. Podobnie odbierana jest droga obserwowana z zewnętrznych punktów widokowych. Likwidacja alei przydrożnych oraz zaniedbywanie ich utrzymania wpływają więc niekorzystnie nie tylko na bezpośrednie otoczenie drogi, ale także całościowo na krajobraz otwarty oraz niewątpliwie na atrakcyjność turystyczną. Duże znaczenie ma nie tylko określenie możliwości włączenia dróg krajobrazowych do systemu turystycznego, ale także ich ochrona. Powyższe zadanie jest jednak niemożliwe do zrealizowania w przypadku rozwoju turystyki masowej, w której znacznie przekroczona jest chłonność i pojemność turystyczna regionów oraz występuje wzmożony ruch samochodowy, co z kolei pogarsza walory przyrodnicze. Wskazuje się więc na promocję turystyki wiejskiej, bowiem ten rodzaj turystyki rozwija się pomiędzy typami działań pełniącymi istotną rolę we wzroście ekonomicznym obszarów wiejskich Europy, ale jednocześnie przyczynia się do ochrony i poprawy walorów środowiska. Bazując na atrakcyjności środowiska naturalnego i krajobrazie, może budować i chronić rolnicze, kulturowe i naturalne dziedzictwo obszarów wiejskich.

Podsumowanie i wnioski

Badania stanu dróg i alei przydrożnych w regionach turystycznych umożliwiły przedstawienie roli, jaką pełni droga krajobrazowa w zrównoważonym rozwoju turystyki. Na podstawie przeprowadzonych analiz i ocen stwierdzono występowanie elementów wspólnych oraz różnic w układzie dróg w dwóch odmiennych kulturowo oraz przyrodniczo regionach Niemiec i Polski. Zarówno w regionie Ostfriesland, jak i na obszarze Warmii i Mazur występuje problem wycinki drzew oraz widocznych zniekształceń spowodowanych niewłaściwie przeprowadzonymi zabiegami pielęgnacyjnymi. Istotna jest zatem ochrona walorów przyrodniczych, kulturowych, wizualnych dróg wraz z alejami oraz zapobieganie ich likwidacji lub dewastacji. Dlatego też należy:

- nie dopuścić do pogorszenia wartości przyrodniczej, kulturowej i krajobrazowej dróg i alei przydrożnych,
- zachować historyczny układ dróg oraz tam, gdzie jest to możliwe, uzupełniać luki w alejach poprzez nasadzenie drzew,
- nasadzać nowe aleje, zwłaszcza tam, gdzie nastąpiła ich całkowita wycinka,
- określić właściwe tendencje w zagospodarowaniu turystycznym (większy udział turystyki wiejskiej), a także włączyć drogi krajobrazowe jako produkt w system turystyczny regionów.

Literatura

- SIEWNIAK M., 1989. Zasady cięcia drzew przy ciągach komunikacyjnych. Komun. Dendrol. 13.
ZWIEROWICZ M., 2003. Warmia i Mazury – krajobraz odziedziczony. W: Zachowane – ocalone? O krajobrazie kulturowym i sposobach jego kształtowania. Red. J. Lizewska. WK Borussia, Olsztyn: 50-51.

ROAD ALLEYS AS A TOURISM PRODUCT

Summary. The landscape of tourism regions in Europe is different in many respects. There are many factors which have influence on the dissimilarity; for example: localization, natural and cultural potential, historical conditions, elements of tourism infrastructure, and tourism attractions. And because of this fact the dissimilarity is a reason of tourist choice for the recreational place. On the other hand for the years we can observe the higher level of tourism “activity” in the regions with special landscape values (e.g. Umbria in Italy, Ostfriesland in Germany, Warmia in Poland) and the significant role of the tourism forms, which are opposite to the mass tourism (e.g. rural tourism). Rural tourism is based on the attractiveness of the environment and landscape. It can develop and protect the agricultural, cultural and natural heredity of rural areas. One of the natural, cultural and technical elements of landscape, which has a significant role in the attractiveness of tourism regions is the road and its scenery (among others alleys). The goal of this work is to define the possibilities of using “the landscape road” as a tourism product in “slow” regions and to indicate the need of “the landscape road” (especially roadside alley) protection.

Key words: road, road alley, tourism product

Jaszczak A.A., 2008. Droga krajobrazowa jako produkt turystyczny. *Nauka Przyr. Technol.* 2, 4, #42.

Adres do korespondencji – Corresponding address:

Agnieszka Aleksandra Jaszczak, Katedra Architektury Krajobrazu i Agroturystyki, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, ul. Prawocheńskiego 17, 10-721 Olsztyn, Poland, e-mail: agaj77@tlen.pl

Zaakceptowano do druku – Accepted for print:

2.10.2008

Do cytowania – For citation:

*Jaszczak A.A., 2008. Droga krajobrazowa jako produkt turystyczny. *Nauka Przyr. Technol.* 2, 4, #42.*