

# Kształtowanie i ochrona przestrzeni drogowej w regionach turystycznych

## Shaping and protection of road space in tourism regions

Agnieszka Jaszczak, Iwona Połucha, Emilia Marks

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Katedra Architektury Krajobrazu i Agroturystyki  
ul. Prawocheńskiego 17, 10-719 Olsztyn, Polska  
e-mail: agaj77@tlen.pl

---

**Abstract.** The purpose of this article is to determine possibilities of protection “the landscape road” by including it in the system of tourist infrastructure of Warmia and Mazury. Moreover the natural and cultural values of road and alley (in terms of history) were described.

**Słowa kluczowe:** walory krajobrazu, infrastruktura drogowa, aleja, Warmia i Mazury

**Key words:** landscape values, road infrastructure, alley, Warmia and Mazury

### Wprowadzenie

Zwiększone zainteresowanie wypoczynkiem poza aglomeracją miejską wymusza podjęcie działań w kierunku dostosowania infrastruktury drogowej wraz z przestrzenią towarzyszącą do określonej liczby podróżujących głównymi trasami, zwłaszcza na długich odcinkach. Z drugiej strony istnieje szczególna potrzeba zachowania istniejących dróg o średnim i małym natężeniu ruchu samochodowego, ponieważ mogą być one wykorzystane w tworzeniu produktu turystyki zrównoważonej. Są to często trakty historyczne z nawierzchnią brukowaną, drogi z alejami lub nasadzeniami grupowymi drzew i krzewów. Konieczne jest zatem wyznaczenie długoterminowych oraz wielkoskalowych przedsięwzięć w zakresie planowania i projektowania przestrzeni związanej z infrastrukturą (Bélanger 2010), zwłaszcza w regionach turystycznych o szczególnym potencjale. Uwzględniając ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych regionów, kierunki rozwoju powinny być skierowane na turystykę alternatywną, stojącą w opozycji do turystyki masowej. Podjęte w pracy zagadnienie jest próbą odpowiedzi na pytanie: jak odnaleźć kompromis pomiędzy działaniami proekologicznymi, ochroną dziedzictwa i atrakcyjnością turystyczną a koniecznymi wymaganiami dotyczącymi właściwego kształtowania przestrzeni związanej z infrastrukturą drogową w regionie Warmii i Mazur?

### Materiał i metody

Badania polegały na analizie potencjału przyrodniczo-kulturowego związanego z przestrzenią dróg na Warmii i Mazurach. Analizy terenowe obejmujące inwentaryzacje przestrzeni przydrożnych wraz z aleją (ponad 50 obiektów) zostały wykonane w ramach programu „Warmińska Droga Krajobrazowa” realizowanego od 2004 r. przez Starostwo Powiatowe w Olsztynie i Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie (nr Z/2.28/1/1.4/045/06). Pozwoliły one na ocenę stanu zachowania dróg z zadrzewieniami, przy czym uwzględniono:

- aktualny stan techniczny (pomiar, schemat przekroju pasa drogowego, rysunki),
- aleje przydrożne (stopień zachowania, ceny drzewostan, charakter alei, stan zdrowotny drzew, zagrożenia),
- pozostałe elementy drogi (obiekty małej architektury, sąsiedztwo zabudowy, formy terenowe, obiekty inżynierskie).

Opracowano też wskazania i wytyczne w kierunku ochrony przestrzeni przydrożnej (Łaguna et al. 2007). W pracy uwzględniono również prace inwentaryzacyjne i waloryzacyjne wykonane w 2009 i 2010 r. w ramach projektu „Gościniec Niborski” (Bronakowska 2010).

## Wyniki

Drogi są podstawowym elementem planowania szlaków turystycznych, w tym samochodowych, rowerowych czy pieszych. Nie bez znaczenia jest zachowanie i ochrona np. dróg krajobrazowych ze względu na to, że mogą one stanowić atrakcję turystyczną „samą w sobie”, zwłaszcza w przypadku osób podróżujących rowerem czy pieszych. Oprócz niezbędnych zmian w systemie głównych tras komunikacyjnych czy dróg dojazdowych do ośrodków turystycznych warto określić konieczność zachowania i ochrony dróg wraz z otoczeniem o szczególnych walorach krajobrazowych, a także włączenia ich w system infrastruktury turystycznej. Mogą być one częścią produktu turystycznego w tzw. „slow regions”, w których warto, ze względów krajobrazowych, rozwijać zrównoważone formy turystyki i rekreacji (Jaszczak 2008).

Powstawanie krajobrazu kulturowego powiązanego z trasami komunikacyjnymi w Europie rozpoczęło się w wieku XVI, gdy rozwój gospodarczy i cywilizacyjny wiązał się z potrzebą budowy lepszych, nowych dróg. Trakty komunikacyjne obsadzone drzewami w większości zachowały swój dawny przebieg, od wieków wpisany w kształty zróżnicowanej topografii tych terenów (Knercer 2006). Analizując dane historyczne, opracowania monograficzne i kartograficzne oraz aktualny stan, można stwierdzić, że droga wraz z jej najbliższym otoczeniem (aleją) była spójna znaczeniowo, strukturalnie oraz przyrodniczo dla niektórych regionów Polski (Pomorze, Warmia i Mazury) i sąsiadujących Niemiec (Brandenburgia, Pomorze Przednie, Lüneburger Heide). We współczesnym ujęciu drogi krajobrazowej, traktowanej nie tylko w sensie pełnienia funkcji związanej z komunikacją, ale i rozwojem turystyki, należałoby nadać jej znaczenie specyficznego produktu turystycznego. W krajobrazie Warmii i Mazur wyróżnić można formy osadnictwa miast i wsi ukształtowane w XIII i XIV w., następnie w XVI w. Charakter i struktura zamieszkiwanych od wieków osiedli, typowa zabudowa z czerwonej cegły, jak również układy dróg, często z alejami przydrożnymi, są wyróżnikiem tego regionu. Początkowo trakty były nieutwardzone, natomiast zostały zmodernizowane po 1815 r., a w 1818 r. rozpoczęto budowę pierwszej w Prusach Wschodnich szosy brukowanej (Płoski 2009). Trakty miały określone wymiary, precyzyjnie ustalone w przepisach m.in. w edykcji Fryderyka Wilhelma I i Fryderyka Wilhelma II, a ich budowa była nieprzypadkowa. Szczególną rolę przypisano również nasadzeniom przydrożnym, określając konieczność ich zakładania przy drogach lokalnych, pocztowych oraz tych o znaczeniu państwowym.

W ostatnich latach, przy okazji debaty na temat ochrony alei przydrożnych, coraz częściej wskazuje się na konieczność stworzenia koncepcji drogi krajobrazowej na Warmii i Mazurach. Podstawą kreacji przestrzeni turystycznej związanej z komunikacją jest diagnoza potencjału, inwentaryzacja i ocena alei przydrożnych, które w różnym wymiarze i skali, ale według podobnej metodologii, powstały w regionie (Program ochrony i waloryzacji... 2008, Worobiec i Liżewska, 2009, Łaguna et al. 2007). Opracowano również szereg projektów (m.in. „Warmińska Droga Krajobrazowa” i „Gościniec Niborski”) mających na celu wykorzystanie potencjału zwłaszcza dawnych, historycznych traktów w tworzeniu nowego produktu turystycznego. Badania struktury „Warmińskiej Drogi Krajobrazowej” wykazały, że 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. W projekcie szlaku „Gościniec Niborski” uczestniczą naukowcy i miłośnicy historii regionu w grupie interdyscyplinarnej. Droga jest częścią dawnego szlaku kupieckiego wiodącego z Warszawy do Królewca. Główny trakt wiódł jednak przez Szczytno, natomiast droga przez Nidzicę była wybierana przez kupców opcjonalnie. Jednym z zadań projektu było wytyczenie w granicach „Gościńca Niborskiego” trasy, która uwzględniałaby wszystkie cykliczne wydarzenia, a tym samym stałaby się nowym produktem turystycznym regionu, popularyzującym historię Warmii i Mazur (Bronakowska 2010).

## Podsumowanie

Rozwój turystyki w regionach o szczególnym potencjale przyrodniczym i kulturowym wymaga niewątpliwie dostosowania, przekształcenia lub zaplanowania infrastruktury drogowej w sposób jak najmniej ingerujący w krajobraz. Mając na uwadze aspekty krajobrazowe, ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych oraz tradycje regionalne, całkowite przekształcenie podrzędnych dróg z alejami, prowadzących do miejscowości turystycznych wydaje się niepożądane. Należałoby zachować, a wręcz chronić drogi oraz całą ich strukturę wraz z otoczeniem, w tym nasadzeniami przydrożnymi, również dlatego, że mogą one stanowić dodatkową atrakcję turystyczną, jako tzw. drogi krajobrazowe.

## Literatura

- Bélanger P. 2010. Redefining infrastructure. In: Ecological urbanism. Mohsen M., Gareth D. (eds.). Lars Müller Publishers, p. 332–349.
- Bronakowska M. 2010. Ocena stanu zachowania alei przydrożnych „Gościńca Nidzickiego” oraz koncepcja trasy rowerowej. Praca magisterska – maszynopis, UMK KAKiA, Olsztyn
- Jaszczak A. 2008. Droga krajobrazowa jako produkt turystyczny. Nauka Przyroda Technologie, t. 2, z. 4, Poznań
- Knercer W. 2006. Aleje – ginący krajobraz. Natura. Przyroda Warmii i Mazur, 4, p. 32–36.
- Łaguna D., Jaszczak A., Popławska D. 2007. Studium Warmińskiej Drogi Krajobrazowej. Materiały opracowane w ramach programu „Dom Warmiński” – maszynopis
- Płoski A. 2009. Droga i jej otoczenie – świadectwa przemian historycznych na Warmii i Mazurach, W: K. Worobiec, I. Liżewska (red.) Aleje przydrożne: historia, znaczenie, zagrożenie, ochrona. Borussia, Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba”, Olsztyn, p. 72–86.
- Program ochrony i waloryzacji alei przydrożnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. 2008.
- Worobiec K., Liżewska I. 2009. Aleje przydrożne: historia, znaczenie, zagrożenie, ochrona. Borussia, Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba” Olsztyn, p.1–269.