



WIESŁAW DĄBROWSKI

OAT Sp. z o.o.  
wieslaw.dabrowski@oat.pl



MARZENA SUCHOCKA

SGGW w Warszawie  
marzena\_suchocka@sggw.pl

# Wizja Zero dla Polskich Alej

## Wnioski z konferencji „Poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami” w Ożarowie Mazowieckim w dniach 3–4 grudnia 2015 r.

Mobilność, tj. skłonność do zmiany miejsca i wynikająca stąd potrzeba sprawnej komunikacji, jest naturalną cechą i niezbywalnym prawem człowieka. Sprawna sieć drogowa istotnie ułatwia mobilność. Pozytywną stroną mobilności jest niwelowanie różnic społecznych, poprawa jakości życia, rozwój nowych inwestycji, zmniejszanie bezrobocia itp., zaś negatywną – koszty społeczne mobilności, takie jak kolizje i wypadki drogowe, zużywanie nieodnawialnej energii, obciążenie środowiska naturalnego w formie emisji szkodliwych zanieczyszczeń powietrza, emisji hałasu itd.

Aleje są specyficznym rodzajem dróg, na tyle wyróżniającym się od pozostałych, że zyskały własną nazwę. Są przeważnie bardzo urokliwe z punktu widzenia architektury krajobrazu, czego przykładem jest fotografia nr 1.

Na uroku krajobrazowym zalety alej bynajmniej się nie kończą. Fitoremediacja powietrza oraz redukcja dwutlenku węgla i wytwarzanie tlenu przez drzewa przydrożne również nie kończy listy czynników istotnie obniżających koszty społeczne mobilności związane z obciążeniem środowiska naturalnego.

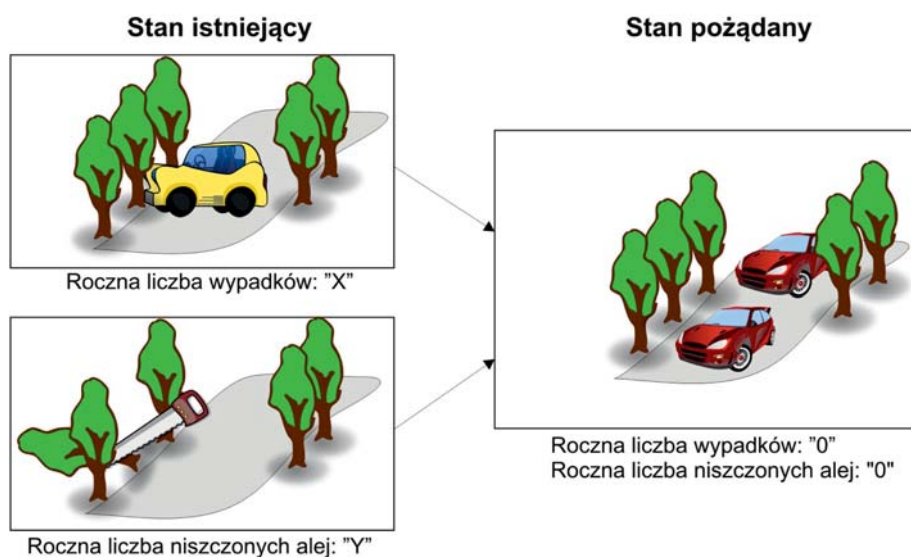
Koszty społeczne mobilności powinny być możliwie najmniejsze, dlatego organizatorzy konferencji Wizja Zero dla Polskich Alej „Poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami” zwrócili uwagę na niezbędną i pilną konieczność poprawy bezpieczeństwa ruchu na alejowych odcinkach dróg, czyli odcinkach dróg obsadzonych drzewami. Wiadomo, że poziom bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami jest niższy niż na innych odcinkach drogowych.

Nadając konferencji tytuł „Wizja Zero dla Polskich Alej” już na wstępie zaakcentowano, że docelowo jedynym do zaakceptowania społecznie poziomem bezpieczeństwa ruchu na alejowych odcinkach drogowych powinien być ten, jaki zakłada szwedzka strategia o nazwie „Wizja Zero”, czyli zero wypadków drogowych, w których użytkownicy dróg ponoszą śmierć lub odnoszą rany.

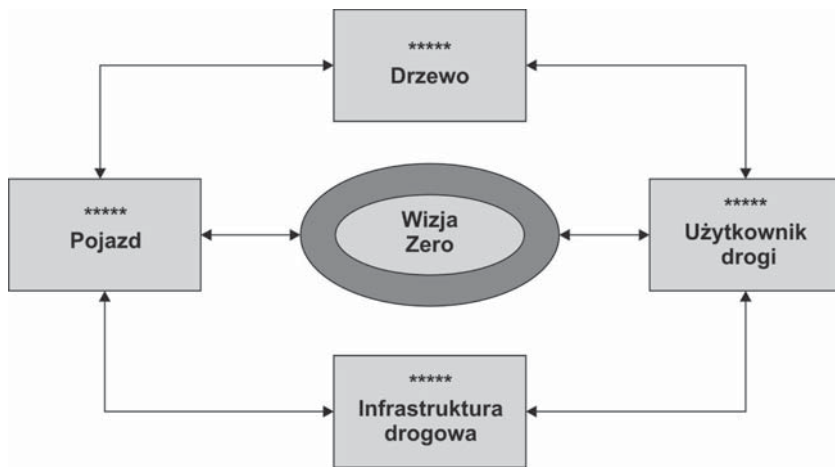


Fot. 1. „Aleja” – przykład urokliwej drogi obsadzonej drzewami. Autor Maciej Rodziewicz

Organizatorzy konferencji założyli hipotetycznie, iż nie ma „rzeczy niemożliwych”, tj. że „Wizję Zero” można zrealizować, potrzeba jednak na to dobrej woli społecznej, czasu, wysiłku intelektualnego, naukowego podejścia do rozwiązania problemu oraz współpracy zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej wszystkich grup społecznych zainteresowa-



Rys. 1. „Wizja Zero dla Polskich Alej” – wizualizacja stanu istniejącego i stanu pożądanego



Rys. 2. Wizja Zero dla Polskich Alej – schemat przedstawiający grupy czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach obsadzonych drzewami („pięciogwiazdkowy ideał”)

nych skuteczną poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach obsadzonych drzewami.

W trakcie trwania konferencji wygłoszono 7 referatów, których treści gruntownie przedyskutowano w ramach dwóch paneli dyskusyjnych. W referacie wprowadzającym pt. „Wizja Zero dla Polskich Alej” zwrócono uwagę, że skuteczne rozwiązanie problemu poprawy bezpieczeństwa ruchu w obrębie alej nie może ograniczać się do dyskusji między tzw. „drogowcami” i „ekologami”. Powołując się na metodykę rozwiązywania problemów w sposób naukowy stwierdzono, iż realnym jest doprowadzenie do zerowej liczby wypadków nie przy założeniu, że zlikwiduje się aleje, lecz zakładając, że żadna z alej nie zostanie zniszczona. Stan aktualny oraz stan pożądany w ramach „Wizji Zero dla Polskich Alej” zobrazowano graficznie na przedstawionym powyżej wyciągu z referatu wprowadzającego (rys. 1).

Mając na celu dążenie do skutecznego osiągnięcia stanu pożądanego, tj. „zero wypadków” i „zero niszczonych alej”, na podstawie wygłoszonych referatów oraz dyskusji wyciągnięto szereg praktycznych wniosków. Przyporządkowano je do czterech następujących grup czynników:

1. Wnioski związane z jakością uczestników ruchu drogowego.
2. Wnioski związane z jakością infrastruktury technicznej alej.
3. Wnioski związane z jakością pojazdów.
4. Wnioski związane z jakością drzew przydrożnych.

Idealem byłoby, aby wszystkie czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu były najwyższej jakości, tj. aby można było im przyznać pięć gwiazdek w pięciogwiazdkowym systemie kwalifikacji standardów bezpieczeństwa opracowanym w ramach szwedzkiej strategii „Wizja Zero”. Obrazuje to zamieszczony schemat na rysunku 2.

## Ogólne wnioski wypływające z obrad konferencji

1. Dynamiczną stroną w ruchu drogowym nie jest drzewo, lecz człowiek i kierowany przez niego pojazd. Jeśli dochodzi do najechniania na drzewo, to bynajmniej nie z winy

drzewa. Pilną koniecznością jest zmiana stereotypowego myślenia, jakoby drzewa były winne wypadkom drogowym, na myślenie racjonalne, zgodne z prawami fizyki.

2. Podejmowanie pochopnych decyzji o wycianiu drzew przydrożnych jako reakcji na zderzenia z drzewami nie powinno być akceptowane społecznie – jest to działanie sprzeczne z zasadą „po pierwsze nie szkodzić”. W pierwszej kolejności powinna być wykonana gruntowna analiza przyczyn wypadków i dopiero po niej wyciągnięcie wniosków mających na celu wyeliminowanie ich faktycznych przyczyn, a nie bezzasadne wycinanie drzew.
3. Jeśli konieczną jest decyzja o wycięciu drzew przydrożnych, powinna być ona poprzedzona profesjonalną, wielokryterialną analizą ekonomiczną, w której najważniejszym kryterium będzie najniższy koszt społeczny mobilności; nie wolno dopuszczać do sytuacji, gdy rozwiązując jeden problem generuje się inne, implikujące wyższe koszty społeczne mobilności.
4. Wypadki są najczęściej pochodną zbiegu całego szeregu niekorzystnych czynników, mających istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Koniecznym jest konsekwentne, sukcesywne ich eliminowanie. Im szybciej zostanie osiągnięty „pięciogwiazdkowy ideał” w zakresie czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, tym mniej osób zginie i zostanie rannych na drogach obsadzonych drzewami.
5. Problem poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami jest trudniejszy do rozwiązania niż na drogach, na których nie ma drzew przydrożnych, ale to właśnie dlatego należy jemu w pierwszej kolejności poświęcić szczególną uwagę społeczną.
6. W celu skutecznej poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami konieczna jest tzw. „praca bez hierarchii”, tzn., że niezwykle ważne są kontakty międzyludzkie oraz dobra współpraca osób z różnych branż i środowisk, którym zależy na skutecznej poprawie bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami.
7. Wiedzę na temat społecznie cennej i bardzo praktycznej szwedzkiej strategii „Wizja Zero” posiada w Polsce praktycznie jedynie wąskie grono specjalistów. Rozpowszechnienie tej wiedzy począwszy od dzieci a skończywszy na doświadczonych kierowcach może odnieść skutek w postaci mniejszej liczby wypadków i to nie tylko na alejowych odcinkach dróg. Jednym z priorytetowych działań mających na celu skuteczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być skuteczne upowszechnienie tej wiedzy.
8. Stosunkowo niewielka grupa kierowców (12%-13%) zdaje sobie sprawę z dużego niebezpieczeństwa jakie niesie zderzenie pojazdu z drzewem. Koniecznym jest więc skuteczne uświadliwianie kierowców na alejowych odcinkach dróg na ten szczególny rodzaj niebezpieczeństwa.
9. Stosując na alejowych odcinkach dróg odpowiednie plakaty lub ekrany dialogowe (dialog-display) można dostarczać kierowcom dodatkowe informacje i w istotny sposób uświadliwić ich na możliwość wystąpienia potencjalnych zagrożeń i konieczność obniżenia prędkości.

10. Prosty i dzięki temu bardzo praktycznym rozwiązaniem jest pięciogwiazdkowy system oznakowania standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ten system powinien znaleźć niezwłocznie zastosowanie do informowania kierowców o poziomie bezpieczeństwa ruchu na poszczególnych odcinkach polskich alej.
  11. Świadomość w polskim społeczeństwie o tym, jak wielką narodową wartością są stare aleje i drzewa przydrożne, jest nadal stosunkowo mała. Tę świadomość trzeba skutecznie poprawić między innymi po to, aby kierowcy oraz politycy decydujący o drogach nie postrzegali alej w kategoriach uciążliwości, lecz poprawy jakości życia społecznego oraz minimalizacji społecznych kosztów mobilności dzięki fitoremediacji, redukcji poziomu dwutlenku węgla, produkcji tlenu, wzbogacania krajobrazu itd.
  12. Poprawie bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami powinna być nadana wysoka ranga społeczna i polityczna. Jest to warunek konieczny, aby osiągnąć zauważalny postęp w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.
4. Wszelkie informacje, istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinny być odpowiednio przygotowane i dostarczone kierowcom w formie bardzo praktycznej – pewnej, jasnej, prostej, niezwłocznej. Duże możliwości w tym zakresie dają najwyższej jakości informacje przekazywane w formie plakatowej, na elektronicznych ekranach dialogowych oraz dzięki elektronicznym systemom nawigacji. Tego rodzaju systemy powinny być sukcesywnie udoskonalane i rozpowszechniane.
  5. W Polsce już wiele zrobiono odnośnie identyfikacji ryzyka i zagrożeń na polskich drogach. W chwili obecnej powinien zostać położony duży nacisk na stworzenie skutecznego systemu dostarczania tych informacji bezpośrednio do kierowców, którzy potrzebują ich w podczas prowadzenia pojazdu na danym alejowym odcinku drogi.
  6. Jazda alejowymi odcinkami dróg jest dla niektórych osób przyjemnością. Są kierowcy, którym aleje są na tyle bliskie, że chętnie po nich podróżują. Żeby polubić aleje i jazdę ich odcinkami, trzeba mieć o nich wiedzę, która da wyobrażenie, w jaki sposób drzewa przydrożne obniżają społeczne koszty mobilności. Konieczne jest systemowe i permanentne upowszechnianie takiej wiedzy wśród dzieci, młodzieży oraz kierowców. Uzyskanie dobrego stosunku emocjonalnego kierowców do alej powinno być pragmatycznym celem działań zmierzających do minimalizacji kosztów społecznych mobilności dzięki obniżeniu liczby oraz negatywnych skutków wypadków drogowych na alejowych odcinkach dróg.

## Wnioski związane z zachowaniem się uczestników ruchu drogowego

### Definicje jakości

Jakość (*gr. poiotēs, łac. qualitas*) – pojęcie filozoficzne zdefiniowane przez Platona jako „pewien stopień doskonałości”.

Jakość jako dewiza Carla Heinricha von Siemensa: „O jakości można mówić, kiedy tym co do nas wraca są klienci a nie produkty”.

Jakość jako parafraza dewizy Siemensa w odniesieniu do jakości uczestników ruchu drogowego: „O jakości uczestników ruchu drogowego na alejowych odcinkach dróg można mówić, kiedy jadący aleją dojeżdżają do celu a nie kończą jazdę na drzewie”.

### Praktyczne wnioski

Mając na uwadze ww. definicje, na podstawie referatów i dyskusji wyciągnięto następujące wnioski konferencyjne:

1. O jakości uczestników ruchu drogowego świadczy skuteczność ich działań, tj. czy bezpiecznie osiągają założony cel lub czy stworzą niebezpieczeństwo dla siebie i innych uczestników ruchu drogowego i celu nie osiągają.
2. Zachowania uczestników ruchu drogowego nie są czymś stałym, lecz uzależnionym od sytuacji. Nawet najbardziej światli i doświadczeni kierowcy mogą popełnić błąd jeśli nie dysponują skuteczną informacją o sytuacji szczególnej, np. o tym, że ich organizm jest przemęczony, o tym, że dobrze wyglądająca nawierzchnia drogowa jest w danym miejscu śliska, o tym, że na danym odcinku alei mogą wtargnąć na drogę zwierzęta itd.
3. O zachowaniu kierowcy w konkretnej sytuacji decydują nie tylko jego cechy temperamentalno-osobowościowe, postawy, doświadczenia, w tym zdolność dedukcji o potencjalnych zagrożeniach, lecz również jakość informacji jaką otrzymuje odnośnie potencjalnych zagrożeń mogących wystąpić na alejowym odcinku drogi.

## Wnioski związane z jakością infrastruktury technicznej alej

1. Jakość infrastruktury technicznej alej jest jednym z kluczowych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Na jakość infrastruktury alej mają istotny wpływ takie czynniki eksploatacyjne jak: rodzaj nawierzchni drogowej, jej równość w kierunku podłużnym, równość w kierunku poprzecznym, właściwości powierzchniowe nawierzchni, takie jak szorstkość, jednorodność, kolorystyka, stan poboczy drogi, odwodnienie nawierzchni i poboczy, oznakowanie poziome nawierzchni, oznakowanie pionowe, system informowania i uwrażliwiania kierowców, stan rowów przydrożnych itd. Czynniki te powinny podlegać regularnej kontroli oraz być odpowiednio uwzględniane w systemie klasyfikowania dróg z uwzględnieniem ryzyka, wyboru działań prewencyjnych oraz poprawiających bezpieczeństwo ruchu, a także – do komunikowania o ryzyku na danym alejowym odcinku drogi.
3. W chwili obecnej jakość infrastruktury polskich alej w większości bardzo odbiega od wymogów dotyczących najważniejszych czynników eksploatacyjnych nawierzchni i poboczy alejowych odcinków dróg. Jakość infrastruktury polskich alej powinna stać się niezwłocznie przedmiotem skutecznych, interdyscyplinarnych badań naukowych, których ostatecznym celem powinno być opracowanie wytycznych i zaleceń skutecznej i efektywnej poprawy jakości infrastruktury drogowej polskich alej. Tego rodzaju prace powinny stać się przedmiotem społecznego działania spe-

- cyjnej Grupy Roboczej Wizja Zero dla Polskich Alej (Grupy Roboczej WZPA), działającej w ramach jednego, względnie w ramach współpracy kilku stowarzyszeń wyższej użyteczności publicznej, takich jak Polski Kongres Drogowy, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Polskie Towarzystwo Dendrologiczne, Fundacja EkoRozwoju, Instytut Drzewa, SGGW w Warszawie. W skład Grupy Roboczej WZPA powinni wchodzić pracownicy administracji państwowej i samorządowej, pracownicy policji, pracownicy naukowcy oraz pracownicy przedsiębiorstw wykonawczych. Wsparcie finansowe działania Grupy Roboczej WZPA powinno zostać zapewnione z funduszy unijnych, państwowych i samorządowych przeznaczonych na wspieranie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochronę środowiska naturalnego, w tym specjalne fundusze na rzecz wspierania dóbr kultury jakimi są aleje.
4. W ramach pracy Grupy Roboczej WZPA powinny zostać, między innymi, niezwłocznie zweryfikowane hipotezy postawione przez mł. insp. Policji w Olsztynie, Roberta Zalewskiego. Hipotezy te mają następujące brzmienie:
    - Biorąc pod uwagę wnioski z debaty dotyczącej bezpieczeństwa w województwie warmińsko-mazurskim, a także informacje zdobyte podczas konferencji „Wizja Zero”, w pierwszej kolejności należałoby wykonać przegląd wszystkich dróg, a następnie podzielić je na trzy kategorie.
    - Wybrać drogi, które są bardzo zagrożone, ważne gospodarczo a mniej ważne przyrodniczo, na których drzewa znajdujące się w skrajni drogi można byłoby usunąć.
    - Wybrać drogi, które są bardzo zagrożone i ważne przyrodniczo, ale mają mniejsze znaczenie gospodarcze, drogi, na których ze względu na małe natężenie ruchu a brak możliwości usunięcia drzew warto byłoby zastosować rozwiązania brd (np. bariery energochłonne).
    - Wybrać drogi, które są bardzo zagrożone, ważne gospodarczo i szczególnie ważne przyrodniczo, które należałoby poddać całkowitej przebudowie. Na odcinkach wymagających ochrony przyrody poprowadzić drogi w nowym przebiegu, pozostawiając przyrodę na starych odcinkach w niezmiennym stanie oraz zmieniając funkcję tych miejsc na pieszo-rowerową.
  5. Praktycznym i bardzo tanim sposobem uwrażliwiania kierowców na to, że aleje to szczególny rodzaj drogi, wymagający wzmożonej ostrożności, jest nadanie alejom dobrze nastrojących kierowców nazw własnych, takich jak np. Aleja Chopina, Aleja Moniuszki, Aleja Romantyczna, Aleja Olsztyńska, Aleja Nidzicka itp. Informacja o nazwie własnej alei wraz z informacją o jej długości działa pozytywnie na psychikę kierującego. Po pierwsze dlatego, że każdy kierowca wie, iż coś co ma nazwę własną, stanowi większą wartość niż coś anonimowego. Ponadto odczytanie nazwy własnej miasta, wioski, rzeki, a w tym przypadku alei, automatycznie podnosi napięcie emocjonalne u kierowcy i powoduje, że wszystkie zmysły stają się bardziej uważne, a to z kolei dobrze wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Po drugie, kierowca zapamiętuje nazwę oraz wszystko co jest istotnie z nią związane. Dzięki temu aleja o ładnej nazwie staje się bardziej bliska emocjonalnie i bardziej przyjazna dla kierowców i pasażerów.
  6. Zbadanie hipotezy wpływu nadania nazw własnych alej na poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami może być podstawą ciekawych badań teoretycz-

nych prowadzących do użytecznych wniosków praktycznych.

7. W przypadkach wolno stojących drzew oraz innych przeszkód, takich jak np. podpory mostów, słupy itp. należy w pierwszej kolejności przeanalizować możliwość wykorzystania barier ochronnych, które zapewniają skuteczną amortyzację łagodzącą efekty zderzenia pojazdu z przeszkodą.

## Wnioski związane z jakością pojazdów

1. Rozwój pojazdów konsekwentnie zmierza w kierunku produkcji pojazdów „pięciogwiazdkowych”. Dotyczy to zarówno samochodów osobowych, ciężarowych, jak i autobusów.
2. Minie jednakże jeszcze wiele lat zanim wszystkie pojazdy poruszające się po polskich drogach i alejach będą pięciogwiazdkowe. Do tego czasu należy zrobić wszystko, aby poprawiać jakość już wyprodukowanych pojazdów, patrząc z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Jednym ze sposobów szybkiej i taniej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego może być wyposażanie używanych samochodów w sprawne systemy nawigacji. Systemy te nie powinny ograniczać się do informowanie kierowców, jak do danego miejsca dojechać, lecz zawierać dodatkowe informacje, co kierowca powinien robić w danej chwili, aby jazdę zakończyć skutecznie, tj. bez jakiegokolwiek szwanku, i najbardziej efektywnie dojechać do celu. W przypadku alej tymi dodatkowymi informacjami powinna być nazwa alei, jej długość, stan nawierzchni, stan poboczy, zalecana prędkość związana z odległością drzew od jezdni itd. Krótko mówiąc: w najbliższej przyszłości systemy nawigacji elektronicznej powinny pełnić rolę taką, jaką pełni bardzo doświadczony pilot kierowcy samochodu rajdowego.
4. Bardzo użytecznym, przedstawionym podczas konferencji, sposobem podwyższania jakości systemu pojazd-kierowca, jest działanie firmy Solaris Bus & Coach S.A. polegające na dodatkowych szkoleniach kierowców korzystających z tej marki autobusów – niezależnie od tego, że mają odpowiednie formalne uprawnienia do prowadzenia autobusów. Dla firmy Solaris wydaje się być oczywistym, że jeśli do pięciogwiazdkowego autobusu marki „Solaris” wsiądzie czterogwiazdkowy kierowca, to automatycznie system pojazd-kierowca obniży swój standard bezpieczeństwa do czterech gwiazdek. Z tego względu firma Solaris Bus & Coach S.A., znana z dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego, świadczy dodatkową usługę istotnie ważną z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Celowym jest zwrócenie się do firm produkujących pojazdy samochodowe z propozycją zaangażowania się w zainicjowany proces poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami. Współpraca tych firm z Grupą Roboczą WZPA może być z pewnością korzystna społecznie.

## Wnioski związane z jakością drzew przydrożnych

1. Rosnące drzewa przydrożne są warunkiem koniecznym, aby droga stała się wartościową aleją. Nie jest to jednak

warunek wystarczający. Do tego, aby oba warunki – konieczny i wystarczający zostały spełnione, niezbędne jest, aby drzewa były odpowiedniego rodzaju oraz wysokiej jakości.

2. Utrzymanie wysokiej jakości drzew przydrożnych jest sztuką. Użyteczne opanowanie jej wymaga, tak jak w przypadku każdej ze sztuk, dużego zaangażowania, gruntownej wiedzy oraz długoletniego doświadczenia. Administracje, w których gestii jest utrzymanie drzew przydrożnych, powinny odpowiednio dbać o rozwój tej sztuki na podstawie aktualnego stanu wiedzy i techniki.
3. Stan aktualny w zakresie jakości drzew przydrożnych oraz ich utrzymania w Polsce jest bardzo zróżnicowany. Wynika stąd wnioski, że nie ma dobrze funkcjonującego systemu dbania o jakość i użyteczność drzew przydrożnych. System taki należy zacząć opracowywać na podstawie dostępnej wiedzy teoretycznej i praktycznej, zarówno krajowej, jak i zagranicznej.
4. Należy pamiętać, że jakość drzew przydrożnych kreuje się już na etapie planowania nasadzenia. Racjonalne jest w pierwszej kolejności zaplanowanie odpowiedniego rodzaju drzew i następnie wybranie takich egzemplarzy, które zapewnią najwyższą jakość nie tylko na etapie nasadzenia, ale również podczas całego okresu ich pielęgnacji i użyteczności
5. Pilną koniecznością z punktu widzenia społecznego jest opracowanie zaleceń i wytycznych dotyczących inwentaryzacji, utrzymywania i nasadzenia drzew przydrożnych. Opracowanie to powinno mieć na celu stworzenie użytecznego narzędzia dla administracji drogowej, której zadaniem jest dbanie o wysoką jakość tych drzew.
6. Wykonywana tradycyjnymi metodami inwentaryzacja drzew przydrożnych powinna być w znacznej części zastępowana wykonywaną w sposób automatyczny. O tym, że jest to już obecnie możliwe w Polsce świadczą doświadczenia reprezentowanej podczas konferencji firmy Lehmann + Partner Sp. z o.o. z Konina.
7. Drzewa o niskiej jakości, zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego, powinny być niezwłocznie usuwane i zastępowane drzewami wysokiej jakości. Tego typu decyzje powinny być jednak podejmowane po konsultacji ze specjalistą z zakresu dendrologii.
8. Chcąc osiągnąć długofalowy cel, którym są „pięciogwiazdkowe” drzewa przydrożne, należy rozpocząć od szeroko zakrojonej edukacji, której zadaniem będzie wykształcenie „pięciogwiazdkowych” specjalistów z zakresu nasadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych – pracowników odpowiednich administracji, w których gestii są aleje.
9. Myśląc o najwyższej jakości drzewach przydrożnych oraz o najwyższym standardzie bezpieczeństwa ruchu drogowego trzeba przede wszystkim zdawać sobie sprawę z prostej zależności: jeśli chce się uzyskać lub utrzymać standard pięciogwiazdkowych drzew przydrożnych, nie można dopuszczać, aby były one w gestii osób o wiedzy i doświadczeniu poniżej pięciu gwiazdek, analogicznie jak w przypadku hoteli: hotel, w którym jakość personelu jest na poziomie, np. trzech gwiazdek, nie otrzyma statusu hotelu pięciogwiazdkowego.
10. Wizja pięciogwiazdkowych drzew przydrożnych w Polsce jest możliwa do zrealizowania. Potrzeba jednak do tego wsparcia społecznego, politycznego i finansowego oraz

dobrej naukowej współpracy zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej.

11. Świadomość w polskim społeczeństwie o tym, jak wielką narodową wartością są aleje, jest nadal stosunkowo mała. Trzeba ją istotnie poprawić między innymi po to, aby kierowcy nie postrzegali alej w kategoriach uciążliwości, lecz poprawy jakości życia społecznego, dzięki fitoremediacji powietrza, produkcji tlenu, wzbogacania architektury krajobrazu itd.

## Informacje uzupełniające

1. Przedstawiona lista wniosków z konferencji nie obejmuje wszystkich, które zostały wyciągnięte i odnotowane. Sporządzając powyżej przedstawioną listę ograniczono się wyłącznie do wniosków praktycznych, tj. takich, które wskazują jakie „tu i teraz” należy podjąć działania – edukacyjne, społeczne, polityczne, organizacyjne itd., aby skutecznie poprawić bezpieczeństwo ruchu na drogach obsadzonych drzewami bez tworzenia kosztów społecznych wynikających z pochopnego wycinania drzew przydrożnych.
2. Myśląc o „Wizji Zero dla Polskich Alej” oraz inicjując pierwszą w Polsce konferencję na ten temat przyjęto założenie, że jest to początek „honorowej pracy społecznej” ludzi i organizacji dobrej woli, która będzie długotrwale kontynuowana, również w formie konferencji, jaka miała miejsce w Ożarowie Mazowieckim w roku 2015.
3. Pierwsza w Polsce konferencja z cyklu „Wizja Zero dla Polskich Alej” okazała się być inspirującą dla wielu grup społecznych i stowarzyszeń oraz dla rozpoczętej w formie referatu pana Manfreda Schmidta z landu Szlezwik-Holsztyn współpracy międzynarodowej.
4. Pochodną konferencji mającej miejsce w Ożarowie Mazowieckim jest między innymi konferencja organizowana w sierpniu br. przez Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein pt.: „*Allein- Grüne Verbindungen zwischen Natur und Kultur*“ (Aleje – zielone połączenie natury z kulturą). To ministerstwo landu Szlezwik-Holsztyn jako główny cel konferencji postawiło wymianę doświadczeń Polski i Niemiec z zakresu utrzymywania alej oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami. W programie konferencji przewidziano trzy referaty z Polski oraz znaczny udział uczestników i organizatorów konferencji „Wizja Zero dla Polskich Alej”.
5. Natychmiastowym efektem konferencji „Wizja Zero dla Polskich Alej” było powstanie 11-osobowej grupy roboczej „Wizja Zero dla Polskich Alej”, która w pierwszej kolejności stawia sobie za cel opracowanie systemowego programu edukacji społecznej, którego zadaniem będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach obsadzonych drzewami na podstawie dorobku metodycznego wynikającego ze szwedzkiej strategii „Wizja Zero” oraz wniosków z pierwszej w Polsce konferencji z cyklu „Wizja Zero dla Polskich Alej”.
6. Polski Kongres Drogowy, Klub Inżynierii Komunikacyjnej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (KIK SITK RP) oraz Polskie Towarzystwo Dendrologiczne wyraziły intencję ścisłej współpracy z Grupą Roboczą WZPA.