



Kto za to mohol - vodič alebo strom? FOTO: KRIMINOVINY.SK

boli vyrúbané a sčasti ustúpili úpravám cest. Tento trend pokračoval aj v minulom, 20. storočí.

Ešte prinášajú úžitok

Ovocné aleje a stromoradia, ktoré dnes pri našich cestách dožívajú, vysádzali ľudia zväčša už po druhej svetovej vojne. Ale aj niekoľkokrát novelizovaný cestný zákon prvej Československej republiky nariadoval výsadbu stro-

mov pri všetkých komunikáciach.

Stromy sa mali vysádzať, až na niektoré výnimky, za priekopou, čiže už na prílahlých pozemkoch, ktoré nevlastnil ani neužíval štát. Ich vlastníci a užívateľia však boli povinní „vysádzať stromoradie na vlastné náklady“, vybrať na to druhý drevín podľa rozhotnutia cestného úradu, ošetrovať ich a chrániť pred škodcami. Pripadol im za to

„všetok úžitok z týchto stromov“.

Na výrub stromoradia alebo jeho časti platili prísné pravidlá. Nestačilo povolenie cestnej správy. Pred rozhodnutím vypočul jej zástupcu i žiadateľa o povolenie ešte cestný úrad.

Boli však úseky ciest, kde z dôvodov verejného záujmu prikázal úrad cestnej správy, aby sama vysadila stromoradie na svoje náklady. Všetok úžitok zo stromov potom pripadol cestnej správe.

V kronike obce Raková na Kysuciach čítame, že „okres vysadil v roku 1934 ovocnými stromami cestu Zákopeckú a cestu vedúcu k nádražiu“. Už po vojne, v roku 1949 kronikár Alojz Hunčík poznal, že tie stromy sa nedostatočne ošetrovali: „Nechávali sa staré, väčšinou suché stromy, z ktorých sa sírili rôzni škodcovia na ostatné.“ Zmena k lepšiemu prišla až v prvých povojnových rokoch.

Dnešné chátrajúce ovocné aleje vo voľnej krajine majú zväčša 50, 60 či 65 rokov a sú už teda za svojím zentom. Pochádzajú z rokov, ktoré boli vlastne posledným zlatým obdobím ovocných alejí. Tedy sa začali opäť vo veľkom vysádzať a bol zabezpečený aj zber a odbyt ich úrody.

Najväčší úpadok alejí a stromoradi pri cestách prišiel po roku 1990, keď správy cest a neskôr i vyššie územné celky, ktorým teraz väčšinou patria, nemali už prostriedky na údržbu ani na základné ošetroenie stromov a ďalších drevín.

Napriek minimálnej stastrostlivoosti tie stromy prinášajú naďalej plody a napríklad tohto roku malu nadúrodu jabĺk. V severných okresoch Slovenska to využili podnikatelia a podnikavci zo susedného Poľska. Od rómskych zberačov tohto zdanlivovo „ničieho“ ovocia využívali jablká po 1,20 eura za vrece! Jablká zrejme skončili v polských páleniciach a konzervárnach, odkiaľ sa vrátia na Slovensko v teukom stave.

Odborníci tvrdia, že exhaláty zo spaľovaných pohonných hmôt tomuto ovociu už neškodia, veď autá dávno „bežia“ na bezolovnatý benzín...

Na zber takéhoto ovocia treba však mať podľa zákona

„Ovocná alej dokáže zachovať prírodné a kultúrne dedičstvo kraja.“

Blažena Hušková,
ochrankyňa prírody

sa vysadia náhrady v desaťnásobnom počte. „Hodnota týchto alejí a stromoradi je nerozlučne spätá s konkrétnymi miestami a regiónnimi,“ uvádzá sa vo vyhlásení komory architektov (má aj sekciu krajinné architektúry), „a preto ich nemožno nahradíť výсадbou v inej časti republiky.“

Ruky slovenských ochranovcov prírody a krajinných architektov sa vo vzťahu k ovocným alejom pri vidieckych cestách tak ďaleko zatial ne dostali. Na rozdiel od českých kolegov sa ešte nemôžu natol'ko oprieť o verejnú mienku a majú proti sebe možno aj viac ľahostajných úradníkov na kompetentných miestach, ľudí bez zmyslu pre krásu a tvorbu krajiny.

Regionálni ochrancovia sa ešte nezriedka vyčerpávajú v boji za vzácné stromy, ktoré napriek štátnej ochrane padajú za obeť tlaku developerov a ďalších investorov. A tam, kde sa nejaké občianske združenie postaví za „bežné“ cestné stromoradie, vyhráva ešte často správca cesty.

Za všetky novšie prípady spomeňme aspoň výrub jarovovej aleje pri ceste medzi Trenčianskymi Teplicami a Trenčianskou Teplou zo začiatku tohto roku. Vraj tam pre stromy nebolo v noci vidieť na cestu. „Havárie nám to spôsobovalo pri šmykoch,“ tvrdil do televíznej kamery primátor Trenčianskych Teplic, „autá vlastne nabúrali priamo do tých stromov.“

Zahraničné výskumy však hovoria o niečom inom. Napríklad podľa pomerne čerstvej francúzskej štúdie má alej, naopak, pozitívny vplyv na bezpečnosť vedenia vozidiela. Podobne dopadala aj jedna americká štúdia. Pri skúšobných jazdách sa vodičov pýtal, čím to je. „Alej lepšie ohraňuje krajnicu, umožňuje lepšie predvídať smer cesty, príjemne pôsobí aj rôznorodé okolie cesty,“ zneli odpovede.

Podľa Balka nejde o to zachrániť každú alej či stromoradie, to ani nie je možné vzhľadom na zdravotný stav a veľ mnohých z nich. „Ale prečo rúbať hlava-nehľava aj tam, kde je nižšia frekvencia cestnej premávky?“ pýta sa krajinný architekt. „Nehovoriac už o extrémoch, keď sa rábe za úplatu...“