

Zieleń towarzysząca autostradom i drogom cz. I

Utworzono: piątek, 22, lipiec 2011 08:25 Leszek Kułak



Celowe zastosowanie zieleni

przydrożnej jest prawie tak stare jak istnieją drogi. Z kolei typowe aleje przydrożne rozwinęły się już w okresie baroku i niestety w wielu miejscach ten sposób podejścia do zieleni przydrożnej przetrwał do naszych czasów. Zieleń sadzona przy drogach spełnia nie tylko rolę zdobniczą, zacieniającą czy produkcyjną (pozyskiwanie drewna), ale realizuje postulaty artykułowane przez różne środowiska związane z branżą drogową oraz szeroko rozumianą przyrodniczą.

Kilkanaście lat temu kiedy w Polsce rozeszła się wieść, że rozpoczynamy budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu, powstało wiele inicjatyw w środowiskach szkółkarzy oraz firm ogrodniczych, które chciały w sposób formalny uzyskać wpływ na kształt tworzonej zieleni przydrożnej. Zamierzenia te mogłyby przynieść dużo dobrego gdyby nie fakt, iż zderzyły się z surowymi prawami rynku.

Zagospodarowanie zieleni przydrożnej na etapie wykonawczym stało się mało znaczącym elementem kontraktowym, zlecanym podwykonawcom przez wykonawcę generalnego. Jedynym kryterium stała się wówczas cena założenia, co przy mało precyzyjnych zapisach i braku jasno określonych kryteriów przy rozliczaniu inwestycji doprowadziło do sytuacji, że zieleń przydrożna została zmarginalizowana do tego stopnia, iż dziś jako normę traktujemy widok usychających czy też suchych badyli przy nowo powstałych obiektach drogowych.

Oczywiście zdarzają się już prawidłowo i solidnie zrealizowane obiekty drogowe, ale są to niestety wyjątki. Świadczą one jednoznacznie o tym, że zieleń przydrożna w Polsce może być nie gorsza niż w krajach sąsiednich, a uchybienia jakie obserwujemy są wynikiem błędów jakie popełniamy na wszystkich etapach realizacji projektów drogowych. Niniejszy artykuł jest próbą przeanalizowania sytuacji i znalezienia sposobu poprawy stanu zieleni przy nowo zakładanych obiektach drogowych.

Zieleń towarzysząca autostradom i drogom cz. I

Utworzono: piątek, 22, lipiec 2011 08:25 Leszek Kułak

Po pierwsze należałoby założyć, że w procesie tworzenia zieleni przydrożnej mamy do czynienia z interesami wielu grup, ale też interesem szeroko rozumianej przyrody, która również posiada swoich reprezentantów w postaci instytucji czy organizacji. Niestety często w praktyce okazuje się, że interesy wielu z nich są bardzo rozbieżne. Spróbujemy zatem problemy te pogrupować i ustalić priorytety, a także wyłuszczyć zbieżności z nich wynikające.

Funkcje zieleni izolacyjnej wzdłuż pasów drogowych

Najbardziej zauważalna z punktu widzenia kierowcy/użytkownika wydaje się być funkcja estetyczna dająca ciekawe układy krajobrazowe, które przerywają monotonię jazdy, a tym samym wpływają korzystnie na wizualny odbiór zieleni przydrożnej. Nasadzenia przydrożne dają także możliwość podkreślenia ciekawych obiektów przy drogach (otwieranie osi widokowych) lub zasłanianiu tych niepożądanych.

Dla zarządcy/właściciela drogi nasadzenia funkcjonują głównie jako techniczne zabezpieczenia np. przeciwoerozyjne, działają jako zabezpieczenia przeciwniegiwe i przeciwwietrzne.

Z punktu widzenia ekologów zieleń urządzona tworzy bogate biocenozy, gdzie znajdują schronienie oraz pokarm różne gatunki zwierząt. Ponadto odgrywają niebagatelną rolę w ograniczaniu różnorodnych zanieczyszczeń, a także produkują materię organiczną polepszającą tym samym strukturę i jakość gleby.

Z punktu widzenia właścicieli i użytkowników terenów przyległych do autostrad i Dróg ograniczają presję zanieczyszczeń gruntów uprawnych, tłumią hałas i zasłaniają niekorzystny ruch pojazdów ulicznych.

Dla producentów materiału roślinnego mają znaczenie ekonomiczne, gdyż liczne zamówienia (realizacja projektu) wpływają na wzrost produkcji. Natomiast dla firm zajmujących się utrzymaniem zieleni są źródłem dochodu poprzez realizację wieloletnich kontraktów.

Patrząc na powyższe zestawienie widzimy, że wszystkie „interesy” są zbieżne i wskazują na to, że im obsadzenia będą zajmować większą powierzchnię oraz będą w lepszej kondycji tym bardziej wszyscy uczestnicy tego procesu będą nieporównanie usatysfakcjonowani. Największym problemem jest oczywiście zwiększony koszt, będący efektem podwyższenia wymagań oraz jakości obsadzeń przydrożnych. Jednakże właściwe rozłożenie kosztów w trakcie realizacji poszczególnych etapów może znacznie poprawić jakość zieleni przydrożnej bez większej zmiany kosztów całkowitych.

Leszek Kułak

Międzynarodowe Towarzystwo Uprawy i Ochrony Drzew, Kluczbork