



Stare przydrożne drzewa o grubych pniach tworzą imponujący widok. Niestety nie odpowiadają współczesnym wymaganiom komunikacyjnym. Przez to przyczyniają się do powstawania wypadków i to o dużo tragiczniejszych konsekwencjach w stosunku do innych zdarzeń drogowych. Przydrożne drzewa stały się więc jednym z najważniejszych, ciągle nierozwiązanych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Do najechania na przydrożne drzewa najczęściej dochodzi w północnej i zachodniej części Polski. W niektórych powiatach są przyczyną śmierci ponad 45% ogółu zabitych w wypadkach drogowych. W „alejach śmierci” w 90% drzewa mają ścisły związek z występującymi tam zdarzeniami drogowymi.

Do większości wypadków dochodzi głównie z winy człowieka. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest więc obciążone ludzkimi błędami. Dowodzi tego wyliczenie prof. Brunona Hołysta - kryminologa i wiktymologa. Otóż na 3 300 przeciętnie popełnianych błędów przez kierowców jeden skutkuje wypadkiem. Nie bez przyczyny w pojazdach wprowadzono różne systemy zabezpieczeń i ochrony, minimalizujące skutki tych błędów. Z drugiej strony również zarządcy dróg muszą tak kształtować otoczenie dróg, by ograniczyć tragiczne konsekwencje zdarzeń, przede wszystkim tych, do jakich dochodzi w nadjechaniach na przydrożne przeszkody, w tym drzewa.

Stop śmierci na przydrożnych drzewach

„Jest rzeczą niewyobrażalną, by we współczesnym, humanitarnym społeczeństwie, człowiek który popełnił niezamierzony błąd w ruchu drogowym był karany wyrokiem śmierci z natychmiastowym jego wykonaniem” – jest to swoiste credo zarówno szwedzkiej wizji „Zero” zakładającej niemal całkowite wyeliminowanie sytuacji grożących wypadkami, jak też europejskiego programu RISER promującego „drogi

wybaczające błędy”. W polskich uwarunkowaniach tym wypełniającym bezwzględny wyrok bardzo często bywa drzewo. A w całej liczbie przeszkód przy naszych drogach to 90% stanowią właśnie drzewa. W ciągu ostatnich 17 lat w wypadkach, do których przyczyniły się drzewa rosnące przy polskich drogach, zginęło 21 tysięcy osób, a 110 tysięcy zostało rannych.

Drzewa o grubych pniach nie tylko są czynnikiem sprzyjającym wypadkom. Istotnym faktem jest przede wszystkim to, że w zderzeniach z nimi konsekwencje są dużo cięższe i tragiczniejsze. - Brak rozsądnej równowagi w racjach pomiędzy zarządcami dróg wycinającymi drzewa w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu a ekologami, którzy z kolei podejmują działania w obronie tych drzew, spowodował, że zainicjowałem akcję „Stop śmierci na przydrożnych drzewach” – podkreślił Edward Woźniak, prezentujący efekty tej akcji podczas seminarium „Zadrzewienie drogowe i jego wpływ na kształtowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym”, które wspólnie zorganizowali Wojewódzka Komenda Policji i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (23 kwietnia br.).

Do akcji „Stop śmierci na przydrożnych drzewach” włączyło się wiele różnych organizacji społecznych, między innymi Stowarzyszenie „Stop śmierci na drogach” z Kościana, Stowarzyszenie „Bezpieczna droga” ze Słupska, Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo” z Poznania, Stowarzyszenie „Nasze Bezpieczeństwo” z Opola, Stowarzyszenie Psychologów Transportu, Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach z Gorzowa Wielkopolskiego oraz fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”. W działania te indywidualnie zaangażowało się też wiele osób, w tym z kręgów parlamentarnych.

Państwa współpracujące w ramach programu RISER przyjęły jednoznaczne stanowisko, że drzewa stanowią szczególne zagrożenie, gdy są za duże lub rosną zbyt blisko drogi. Zalecają wprowadzanie stref bezpieczeństwa (safety zones), a więc obszaru przylegającego do drogi pozbawionego wszelkich przeszkód zagrażających bezpieczeństwu (obstacle-free zone). W ślad za tym inicjatorzy krajowej akcji podkreślają konieczność wprowadzenia strefy bezpieczeństwa na poboczu każdej drogi publicznej, w szczególności poza obszarem zabudowanym, określając jej niezbędną szerokość od 3 do 16 m, w zależności od dopuszczonej na danej drodze prędkości.

- Pojazd poruszający się z prędkością 72 km na godzinę tworzy przed sobą kilka stref wynikających z drogi hamowania, a które stanowią o ciężkości i skutkach potencjalnego wypadku (przypis red.: w prezentacji poniżej - slajd 2). Pierwsza strefa, bezpośrednio przed pojazdem o długości 15 m, odnosi się do sytuacji, w której kierowca dostrzega zagrożenie i podejmuje decyzję o hamowaniu. Jest to najniebezpieczniejszy moment, ponieważ grozi gwałtowną utratą panowania nad pojazdem i najechaniem na przeszkodę na poboczu drogi z pełną prędkością – wyjaśnia mechanizm wypadków Edward Woźniak. - Druga strefa, w odległości od czoła pojazdu od ok. 15 do 35 m, odnosi się do sytuacji, w której kierowca już przycisnął hamulec. W tej strefie pojazd wytrąca prędkość z początkowej do osiągnięcia 40 km na godzinę. Podobnie jak w przypadku pierwszej strefy ta również

jest bardzo niebezpieczna i kwalifikowana jako „strefa śmierci”. Dopiero w strefie trzeciej (powyżej 35 m odległości od czoła pojazdu) następuje spadek prędkości wyhamowywanego pojazdu i zmniejsza się skala tragicznych skutków potencjalnego zderzenia z przeszkodą na poboczu drogi. Czym jest więc drzewo stojące na poboczu drogi w chwili utraty kontroli kierującego nad pojazdem? Proszę sobie wyobrazić most o wysokości 30 m, którego pomost nie posiada barier zabezpieczających. Skutek wypadnięcia pojazdu z takiego mostu i uderzenia z tej wysokości będzie identyczny, jak najechanie na drzewo przy krawędzi jezdni – obrazowo podsumowuje Edward Woźniak.

Wymagania dla przydrożnej zieleni

Zagrożenie jest więc już znane i zdefiniowane. Niestety, drzewa nadal są sadzone w sąsiedztwie drogi. - Póki są młode nie tworzą problemów, ale za kilka, kilkadziesiąt lat będą przy nich wbijane krzyże – zauważa Edward Woźniak. - Zarzucano nam, że chcemy z Polski zrobić pustynię, dlatego w 2006 r. zorganizowaliśmy konferencję w Kościanie i na podstawie tam podjętej dyskusji powstała idea przygotowania projektu opracowania „Zielone pobocza”, zawierającego propozycje takich zasad do stosowania w urządzaniu zieleni przydrożnej, by nie stanowiła ona zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – dodaje.

Prezentowany przez Edwarda Woźniaka projekt opracowania „Zielone pobocza” zawiera zasady wyznaczania strefy bezpieczeństwa na poboczach dróg publicznych, zasad wytyczania w tej strefie miejsc przeznaczonych do utrzymywania zieleni trawiastej i zieleni krzewiastej oraz doboru gatunków roślinności nadającej się do nasadzeń przydrożnych wraz ze sposobami sadzenia i pielęgnacji (patrz: prezentacja poniżej).

W tym opracowaniu zieleń przydrożna została podzielona na trzy rodzaje:

- niska (trawy, krzewy płożące, kwiaty) – do wysokość do 40 cm od poziomu gruntu, co ma istotne znaczenie dla wzajemnej widoczności użytkowników dróg,
- krzewiasta - roślinność powyżej 40 cm wysokości, to jest krzewy oraz drzewa o średnicach pnia nie przekraczających 7 cm (przy czym nasadzenia krzewów w pasie drogowym powinny posiadać odcinki przerwy, co związane jest z wymogami akcji ratowniczych),
- zieleń wysoka – czyli drzewa, których nasadzenia powinny być poza strefą bezpieczeństwa.

Edward Woźniak zwraca uwagę, że w projektowaniu zieleni przydrożnej należy brać pod uwagę szereg różnych aspektów oraz potencjalnych sytuacji, jakie mogą zdarzyć się na drodze. Na przykład w obszarach, gdzie wędruje zwierzyna pas niskiej zieleni należy planować jako szerszy od standardowego 3-metrowego. W ten sposób zwiększa się szansę kierujących pojazdami na wcześniejsze dostrzeżenie zwierzęcia i uniknięcia kolizji związanej z nagłym jego wtargnięciem na drogę. Również względy widoczności dyktują jako zasadę stosowanie niskiej zieleni na

wewnętrznych łukach dróg. Zwarte pasy zieleni krzewiastej są natomiast wskazane do umacniania skarp oraz do nasadzeń w pasch dzielących, również na zewnętrznych krawędziach łuku jako bariera pochłaniająca energię kinetyczną pojazdu wypadającego z toru, łagodząca skutki zdarzenia.

Inicjatorzy akcji „Stop śmierci na przydrożnych drzewach” podkreślają, że należy dążyć do tego, aby zasady urządzania i utrzymywania zieleni przydrożnej były ściśle określone prawem, w sposób zrozumiały zarówno dla zarządców dróg jak i dla użytkowników dróg. Nieprzestrzeganie tego prawa powinno być traktowane jak naruszenie jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

[Prezentacja Edwarda Woźniaka opisująca zasady zakładania zieleni przy drogach. \(PDF, 1 MB\)](#)

Agnieszka Serbeńska

Zasady urządzania zieleni przydrożnej według projektu „Zielone pobocza”:

- na poboczu każdej drogi publicznej, w szczególności poza obszarem zabudowanym, wyznaczyć strefę bezpieczeństwa, o szerokości od 3 do 16 metrów; jej szerokość powinna być uzależniona głównie od dopuszczonej na danej drodze prędkości,
- zieleń przydrożną w tej strefie należy tak urządzać, aby nie zagrażała bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego, nie ograniczała wymaganego pola widoczności i w miarę możliwości spełniała pozostałe wymogi określone prawem, tj. ochronę drogi przed zawiewaniem i zaśnieżaniem, chroniła przyległy teren przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby oraz pełniła funkcje ozdobne,
- w odległości najmniej do 3 m od krawędzi jezdni tworzyć pas zieleni niskiej, trawiastej, aby nie ograniczać wymaganego pola widoczności,
- zieleń niską, trawiastą stosować również na wewnętrznych stronach zakrętów, łuków jezdni, przed skrzyżowaniami i przejazdami kolejowymi,
- na prostych odcinkach drogi, po zewnętrznej stronie zakrętów i łuków jezdni poza strefą zieleni trawiastej wyznaczyć strefę przeznaczoną do zakrzewienia, w skład roślinności stosowanej w tej strefie powinny wchodzić głównie krzewy, mogą by to być również drzewa, ale pod warunkiem, że średnica ich pnia nie przekroczy 7 cm; po przekroczeniu tego wymiaru należy je niezwłocznie usuwać,
- drzewa o średnicy pnia większej niż 7 cm utrzymywać poza strefą

Zielone pobocza

Utworzono: wtorek, 05, maj 2009 08:31 Agnieszka Serbeńska

bezpieczeństwa; w nielicznych, uzasadnionych przypadkach dopuścić utrzymywanie takich drzew w strefie bezpieczeństwa pod warunkiem, że nie ograniczą minimalnego pola widoczności, będą właściwie utrzymane i skutecznie osłonięte barierą energochłonną.