

## Zieleń przy drogach i ulicach (II) Zasady bezpiecznego planowania zieleni wzdłuż dróg

Utworzono: piątek, 14, wrzesień 2012 09:01 Edyta Roślon-Szeryńska

---



Prawidłowo dobrana, zaplanowana i dobrze pielęgnowana zieleń wzdłuż dróg pełni ważną rolę. Jednak rośliny chore i obumierające, drzewa o wadach strukturalnych, źle posadzone, pielęgnowane i uszkodzone nie tylko nie spełniają swej funkcji, ale również mogą stać się zagrożeniem dla ludzi i ich mienia.

Obsadzanie ulic drzewami nadmiernie rozrastającymi się, o kruchym drewnie czy z tendencjami do wad budowy oraz zaniedbania i nieprawidłowości w ich pielęgnacji są powszechne (Roślon-Szeryńska 2006). Obowiązujące dokumenty prawne regulują kwestię zadrzewień przyulicznych w sposób niedostateczny. Stąd wiele środowisk opracowuje własne wytyczne do kształtowania i utrzymania zieleni przy drogach i ulicach w oparciu o wieloletnie badania prowadzone w tym zakresie. Współczesne trendy środowiskowe i idea zrównoważonego rozwoju spowodowały zmianę w podejściu do kształtowania i znaczenia zieleni przydrożnej.

W pierwszej kolejności należy zapewnić godziwe warunki do wzrostu i rozwoju roślinom w tak ekstremalnych warunkach. Nawet najbardziej odporne gatunki nie przeżyją zbyt długo, jeśli pozostawimy im zbyt mało miejsca i nie zapewnimy odpowiednich warunków glebowych do uкорzenia się. Dla zapewnienia korzeniom przestrzeni wprowadza się nowe metody budowy chodników, z podbudową o charakterze substratu glebowego o funkcji konstrukcyjnej i biologicznej. Wykorzystuje się chodniki podwieszane lub prowadzi się pod nawierzchnią kanały dla korzeni szkieletowych i włóśnikowych drzew.

W oparciu o wieloletni monitoring wypadków drogowych opracowano także wytyczne dotyczące bezpiecznej odległości sadzenia drzew od krawędzi jezdni w zależności od natężenia ruchu i dopuszczalnej prędkości (RISER 2005). Wypadki śmiertelne na skutek najechania na drzewo przy prędkości 40 km/godz. zdarzały się

## Zieleń przy drogach i ulicach (II) Zasady bezpiecznego planowania zieleni wzdłuż dróg

Utworzono: piątek, 14, wrzesień 2012 09:01 Edyta Rosłon-Szeryńska

---

w przypadku drzew oddalonych od 2-11,8 m od krawędzi jezdni. Zagrożenie stanowiły drzewa o pierśnicy 20 cm, a w niektórych krajach nawet 10 cm. Na ogół stwierdza się, że odległość 10 m od krawędzi jezdni jest już bezpieczna, a za bezpieczną pierśnicę pnia uznaje się 7 cm. Drzewa sytuowane w takiej odległości dodatkowo pełnią szereg innych ważnych funkcji, np. stanowią ochronę przeciwnieżną. Dla tras szybkiego ruchu poszerza się strefę wolną od przeszkód (w tym też od drzew) nawet do 16 metrów. Przy drogach w obszarze zabudowanym o wolniejszym ruchu dopuszcza się sadzenie drzew w odległości 3 metrów. Jeśli jednak nie ma dostatecznie szerokiego pobocza dopuszcza się sadzenie drzew w minimalnej odległości od jezdni 80-90 cm pod warunkiem zastosowania dodatkowych oznaczeń lub barier ochronnych. Pnie drzew oznacza się odblaskowymi pasami szerokości 80 cm, umieszczanymi na wysokości 60 cm od poziomu jezdni. Jeśli pień drzewa jest pochylony w kierunku drogi, jest on także wyposażony w opaskę odblaskową, o szerokości 40 cm, na wysokości 3 metrów od poziomu jezdni (Szczepanowska 2008). Coraz częściej wykorzystuje się roślinność okrywową i wysokie krzewy zamiast drzew lub drzewa podsadza się krzewami amortyzującymi siłę zderzenia. Jeśli brakuje miejsc na wprowadzenie drzew i krzewów zaleca się wprowadzanie pnączy, których znaczenie w przestrzeni miast podkreśla wielu badaczy. Ich obecność może wzmacniać funkcję dźwiękochłonną i izolacyjną.

W myśl koncepcji opartej na filozofii self explaining road „samo-wyjaśniających się dróg” za istotne uznaje się projektowanie poboczy dróg, tak by znajdujące się tam elementy, w tym też rośliny, dostarczały wskazówek i sygnałów o przebiegu drogi i jej charakterze. Dlatego nasadzenia rzędowe nie powinny oddalać się od jezdni, by nie zmylić prawidłowe odczytanie przebiegu trasy podczas gorszej widoczności. Odpowiednio ukształtowana zieleń poboczy dróg nie tylko podkreśli walory krajobrazowe i kulturowe regionu, ale może skutecznie sygnalizować miejsca wymagające szczególnej uwagi. Przykładowo skrzyżowania można zaznaczyć przez obsadzenie zewnętrznego łuku drzewami o ciemnym, zimozielonym ulistnieniu, widocznym nawet podczas mgły (Caumoul i inni 1986). Miejsca niebezpieczne lub wymagające zachowania ostrożności można sygnalizować akcentami kolorystycznymi. Wystarczająco duże skupiska roślin przy trasach szybkiego ruchu mają zwrócić uwagę jadącego, ale nie rozpraszać go. Monotonne, wielokilometrowe nasadzenia alejowe wywołujące efekt „drabiny świetlnej” mogą działać nużąco i usypiać czujność kierowcy. Nagle pojawiające się akcenty, zbyt silnie podkreślone widoki, elementy nagle pojawiające się w koronie drogi (zwisające konary, pochylone pnie) mogą zaskoczyć i powodować nerwowe reakcje u kierowcy skutkujące wypadkiem. Najkorzystniejsze są harmonijne kompozycje stopniowo zmieniające się wzdłuż trasy, które co pewien czas pobudzą, ożywią osobę prowadzącą pojazd. Wskazane jest stosowanie przerw widokowych, obsadzeń asymetrycznych, grupowych i alejowych w powiązaniu do charakteru drogi.

dr inż. Edyta Rosłon-Szeryńska

Katedra Architektury Krajobrazu

# Zieleń przy drogach i ulicach (II) Zasady bezpiecznego planowania zieleni wzdłuż dróg

Utworzono: piątek, 14, wrzesień 2012 09:01 Edyta Rośton-Szeryńska

---

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego

Warszawa

*Spis literatury publikowany jest w trzeciej części artykułu.*