



Wnioski z
III Konferencji „Zieleń Przydrożna”
zorganizowanej przez firmę
Dendros - konferencje i szkolenia
która odbyła się 16-17.09.2010 w Poznaniu

1. Obserwowane obecnie ilościowe i jakościowe zmiany w rozwoju sieci drogowej w Polsce stwarzają okazje do przedyskutowania miejsca i roli zieleni komunikacyjnej. Dotychczasowe podejście do roli i znaczenia zieleni w całości dróg jest ambiwalentne. Proekologiczne poglądy ekologów, przyrodników, architektów krajobrazu są tolerowane przez przedstawicieli inżynierów drogownictwa. Ich skrajne stanowisko, że droga to budowla inżynierska, której „podstawową funkcją jest zapewnienie jak najszybszego i bezpiecznego przemieszczenia się z punktu a do punktu b”. Ponieważ droga budowana jest w krajobrazie musi ona uwzględnić jego wielostronne wymogi. Jej przebieg, wyposażenie w tym zieleni mogą w istotny sposób łagodzić uciążliwości środowiskowe wywoływane w czasie budowy i eksploatacji drogi.
2. Nowoczesne ciągi komunikacyjne budowane są wg kryteriów techniczno-komunikacyjnych; aspekty przyrodnicze i krajobrazowe, schodzą na plan drugi. Konieczna perfekcja techniczna i skala autostrady-super ciągu komunikacyjnego zagraża środowiskowej kompleksowości krajobrazu, jego naturalnej różnorodności oraz egzystencji poszczególnych organizmów żywych. Krajobrazowe dysfunkcje autostrady sięgają daleko poza jej formalnie wyznaczony pas. Dodatkowym problemem pozostają obszary poeksploatacyjne kruszyw potrzebnych do budowy autostrady. Zadaniem architektury krajobrazu jest ograniczenie tych zagrożeń. Podstawowym tworzywem do tego celu jest roślinność.
3. Roślinność w postaci zadrzewień, zakrzewień i trawników jest integralnym i wielofunkcyjnym elementem ciągu komunikacyjnego. Obok przebiegu trasy, roślinność jest głównym elementem integrującym ciąg z krajobrazem w harmonijny układ i łagodzącym jego przyrodnicze dysfunkcje. Dotyczy to ciągów samochodowych, kolejowych jak i wodnych. Spotykane w przepisach prawnych sformułowanie określa wprawdzie że roślinność jest „drugorzędnym ale pożądanym” elementem ciągu komunikacyjnego powinno być wystarczającym nakazem do przypisania jej właściwej roli.
4. Projekt zieleni i plan krajobrazu są integralnymi częściami projektu autostrady i powinny być wykonywane równocześnie z projektem autostrady. Roślinność komunikacyjna nie może stanowić jedynie dopełniającego usankcjonowania

całkowicie oddzielnego tworu technicznego - „krajobrazu komunikacyjnego” lecz powinna stanowić jego ważny i wielofunkcyjny składnik.

5. Funkcje roślinności komunikacyjnej nie ograniczają się tylko do oddziaływania na sam ciąg ale dotyczą całego krajobrazu, przez który on przebiega.

Roślinności ciągu komunikacyjnego przypisuje się następujące funkcje:

a) w obrębie pasa komunikacyjnego (funkcje wewnętrzne):

- funkcje ochronne (p. erozyjne, ograniczająca zanieczyszczenia powietrza, p. hałasowa, p. oślepieniowa, p. zaspowa, łagodząca podmuchy wiatru),
- łagodzenia skutków niekontrolowanego opuszczenia jezdni przez pojazdy, zapobieganie kolizjom pomiędzy pojazdami i zwierzętami itd.),
- informacyjne (dodatkowy składnik w ogólnym systemie informacyjnym o przebiegu trasy jej zakrętach, spadkach, skrzyżowaniach, zbliżaniu się do osiedla itd.
- funkcje estetyczne i psycho-motoryczne (zapobieganie zmęczeniu monotonią jazdy autostradą),
- funkcje biocenotyczne (chroniąca i wspomagająca populacje zagrożonych przez autostradę organizmów),
- zieleń towarzysząca infrastrukturze autostrady (np.: przy parkingach, motelach, stacjach paliw,

b) w krajobrazie (funkcje zewnętrzne):

- element systemu zadrzewień ochronnych o różnorodnych funkcjach, (klimatochronnych, glebochronnych, ochrony powietrza atmosferycznego, przeciwhałasowych, widokowych, izolacyjnych rekultywacyjnych, biocenotycznych, ograniczania kolizji pojazdów ze zwierzętami)

6. Praktyka wykazuje, że niedocenywanie zieleni towarzyszącej ciągowi komunikacyjnemu w procesie inwestycyjnym drogi sprawia, że musi być ona realizowana zwykle dwukrotnie. Pierwszy raz dla odbioru i otwarcia ciągu. Po raz drugi zieleń musi być urządzana w warunkach nieudatności, nieprzyjmowania się roślin, erozji powierzchniowej czy osuwisk zboczy. Biorący udział w procesie projektowym i realizacyjnym uczestnicy konferencji postulowali wniosek o dwuletni okres odczekania przed przystąpieniem do zakładania trwałej zieleni.

7. Wiele troski i wiele kontrowersji wywołało solenie jezdni. Stwierdzono nadmierne i wielokrotnie formalne a nawet na wyrost stosowanie czystego chlorku sodu. Spowodowało to katastrofalne pogorszenie stanu gleb i drzew przydrożnych. Ich uprawa stała się w wielu przypadkach niemożliwa. Nie ma gatunków drzew, które by w stanie dostosować się do zasolenia gleb, korzeni a nawet koron. Nie ma żadnych

skutecznych metod ochrony gleb i drzew przed wielorakim negatywnym wpływem solenia ulic.

Nierozróżnianie pomiędzy odśnieżaniem i odladzaniem prowadzi do nadmiernego stosowania chlorku sodu do topienia śniegu. Śnieg powinien być usuwany z jezdni i wywożony. Istnieje usankcjonowana praktyka nadmiernego solenia w celu wytopienia śniegu.

Sugerowano rozważenie wzorem innych krajów przejście do innych środków przeciwoślizgowych; zarówno chemicznych (chlorki wapnia, sole potasowe, zasady) jak i mechanicznych w postaci piasku, odpowiednio spreparowanych „granulatów”. Wskazywano dobre przykłady w miastach Polski zapewnienia bezpiecznych warunków ruchu samochodowego bez uciekania się do „normatywnych” zasad i ilości stosowanego chlorku sodu. Należałoby rozważyć wydzielenie stref zróżnicowanego odladzania ulic. Np. strefy parkowania samochodów, strefy ograniczonego poruszania się samochodów jak starówki.

8. Znikające z krajobrazu stare aleje przydrożne wymagają pilnej ochrony prawnej. Tematyka ich ochrony pojawia się na wszystkich dotychczasowych konferencjach. Niestety daje się zauważyć nieuchronne wycinanie tych drzewostanów w ramach tzw. „modernizacji drogi”. Przytoczone doświadczenia z innych krajów zwłaszcza Niemiec dobitnie wykazują, że ochrona tych historycznych zadrzewień jest celowa i możliwa. Większość takich historycznych alei jest wpisana do rejestru zabytków i z tego tytułu chroniona. Pojawiło się stwierdzenie, że państwowe służby ochrony zabytków zbyt łatwo ulegają presji o rzekomej konieczności ich usuwania w ramach „modernizacji drogi i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu samochodowego”.

9. Z dużym zainteresowaniem spotkała się tematyka przejść dla zwierząt. Wskazano na potrzebę – w tym aspekcie prawnym - takich urządzeń i pasaży z jednej strony oraz ich wątpliwą skuteczność z drugiej strony. Ważne jest dokładne omówienie dotychczas zrealizowanych przejść pod względem technicznym, ekologicznym jak przyciągnąć czy zniechęcić różne zwierzęta, czym obsadzić, jak ukształtować, jaką zastosować nawierzchnię.

prof. dr hab. inż. Marek Siewniak
Europejska Rada ds. Drzew