



O zieleni w ciągach komunikacyjnych trzeba pomyśleć wcześniej...

2012-02-08

Już na etapie planowania rozwoju sieci transportowej miast powinny obowiązywać zasady określenia efektów ekologicznych trasy lub jej fragmentu. Jedną z nich jest zmniejszenie obciążeń środowiska, w tym istniejących siedlisk naturalnych, poprzez m.in.:

1. efektywność realizacji podróży (czas jazdy, ilość spalin),
2. minimalizację ingerencji tras w krajobraz,
3. dostosowanie programu tras oraz ich obciążenia ruchem do zróżnicowanych warunków przyrodniczych danego obszaru,
4. stosowanie środków łagodzenia skutków obciążeń środowiska (ekrany akustyczne).

Na terenie miast najważniejsze jest projektowanie ulic z poszanowaniem wartości krajobrazu i istniejącej szaty roślinnej, a przede wszystkim wartościowego drzewostanu w taki sposób, aby służył on - przy zapewnieniu mu właściwych warunków do wzrostu i rozwoju - jako gotowy element zielonej oprawy ulicy.

Projekty nowych ulic lub przebudowy istniejących układów komunikacyjnych często nie pozwalają na właściwe zaprojektowanie odpowiedniego układu zieleni, zarówno pod względem jego usytuowania, jak i niezbędnej liczby drzew i krzewów do nasadzeń. Dla zieleni pozostaje najczęściej zbyt mało terenu, dodatkowo "urozmaiconego" sieciami uzbrojenia podziemnego. W takich przypadkach projektuje się nasadzenie małych drzewek i krzewów, bo pasy zieleni są zbyt wąskie; nie można stosować pasm zieleni wielowarstwowej, która ma największą skuteczność jako zieleni izolacyjna. Zamiast niej ustawia się w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej ekrany akustyczne zazielenione pnączami. Wysadzone pojedyncze drzewa i krzewy "giną" optycznie w przestrzeni zajętej pod pas drogowy, a rosnąc w skrajnie złych warunkach ruchu ulicznego po kilku latach obumierają.