

MIEJSCE DLA DRZEWA

TEKST: BOŻENA NIERODA / WOJCIECH GWIZDAK

Walory drzew, szczególnie tych pojawiających się na obszarach zurbanizowanych, są bezsprzeczne. Docenianiu ich wartości towarzyszy mocniejsza z każdym rokiem presja wywierana na decydentów, aby w miejskich przestrzeniach zapewniali jak największą liczbę zespołów zieleni wysokiej.

W tekście wykorzystano:

przepisy prawa inwestycyjnego

zdjęcia i rysunek autorów

Godne naśladowania wzorce zaobserwować już można na wielu terenach, także w naszym kraju. Jednakże w niektórych miejscach działania takie wydają się utrudniane. Pojawiają się opinie, że przeszkodą są przepisy prawa, które zamiast stymulować, wykluczają sadzenie drzew. Spójrzmy na obowiązujące w Polsce akty prawne, by zbadać, czy w istocie tak jest.

ZIELONE REGULACJE

Przeгляд obowiązujących w naszym kraju przepisów prawa odnoszących się do miejskiej zieleni wysokiej przynosi skromne rezultaty. Ani ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [t.j. Dz.U.2020.293], ani wydane na jej podstawie rozporządzenia wykonawcze nie zawierają regulacji odnoszących się wprost do drzew, a zasadniczym stosowanym w nich pojęciem jest niezdefiniowana i enigmatyczna „powierzchnia biologicznie czynna”. Problem ten opisaaliśmy w artykule *Gra w zielone*, opublikowanym w czasopiśmie „Zawód: Architekt” [nr 74, lipiec–sierpień 2020]. Natomiast aktami prawnymi, w których pojawia się pojęcie „drzewo”, są ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych [t.j. Dz.U.2020.470] oraz wydane do niej rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. [ostatnia zm. Dz.U.2019.1643].

Z:A

Z:A

MIEJSCE DLA DRZEWA

Warto zacytować regulacje zawarte w ustawie o drogach publicznych oraz ww. rozporządzeniu wykonawczym. W ustawie o drogach publicznych jest to art. 20 pkt 16, stanowiący, że do zarządcy drogi należy „utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew i krzewów”. Natomiast w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, są to bardziej rozbudowane regulacje, które z racji istotności dla opisywanego problemu, cytujemy poniżej w całości:

- „§ 52 ust. 1. Pas zieleni może być elementem pasa drogowego, jeżeli pełni funkcje estetyczne lub związane z ochroną środowiska albo przyczynia się do wypełnienia wymagań określonych w § 1 ust. 3 rozporządzenia. ust. 2. Zieleń w pasie drogowym sytuuje się, uwzględniając jej wzrost w ciągu całego okresu wegetacyjnego. Nie powinna ona zagrażać bezpieczeństwu uczestników ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymania drogi.
- § 53 ust. 1. Minimalna szerokość pasa zieleni wynosi:
 - 1) 3 m – w przypadku gdy przeznaczony jest do wegetacji drzew;
 - 2) 1 m – w pozostałych przypadkach.
 ust. 2a. Dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasa zieleni, o której mowa w ust. 1, przy rozbudowie i przebudowie drogi, jeżeli spełnione są wymagania zawarte w § 52 ust. 2. ust. 3. Odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m, a przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie tej odległości, jeżeli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu”.

Z ww. przepisów wyłania się więc skonkretyzowana zasada rozmieszczania drzew przyulicznych. Generalnie odległość ich pni od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3 m, a szerokość pasa zieleni z drzewami, stanowiącego element pasa drogowego, ma wynosić minimum 3 m. O ile założenie, że pas zieleni, w którym planowane są nasadzenia drzew, winien mieć powyższą szerokość (minimum 3 m), można potraktować jako racjonalne w sytuacji wprowadzania gatunków o dużych rozmiarach z rozbudowanymi systemami korzeniowymi, o tyle w przypadku średnich i małych – a takie przeważają przy miejskich ulicach – wydaje się to rozrzutnym szafowaniem przestrzeni, w rezultacie prowadzącym do eliminowania możliwości wprowadzania nawet niskich drzew przy nowo projektowanych uliczkach. Ile z nich bowiem dysponuje dodatkowym pasem terenu o szerokości minimum 3 m, który jako pas zieleni mógłby być wykorzystany jako miejsce sadzenia drzew? Możliwość zmniejszenia takiej odległości przy rozbudowie i przebudowie drogi nie rozwiązuje problemu w sytuacji realizacji nowej tkanki miejskiej.

Jeszcze bardziej hamulcowym przepisem jest regulacja ustalająca, że pnie drzew winny być odsunięte od krawędzi jezdni na odległość nie mniejszą niż 3 m. Spełnienie takiego

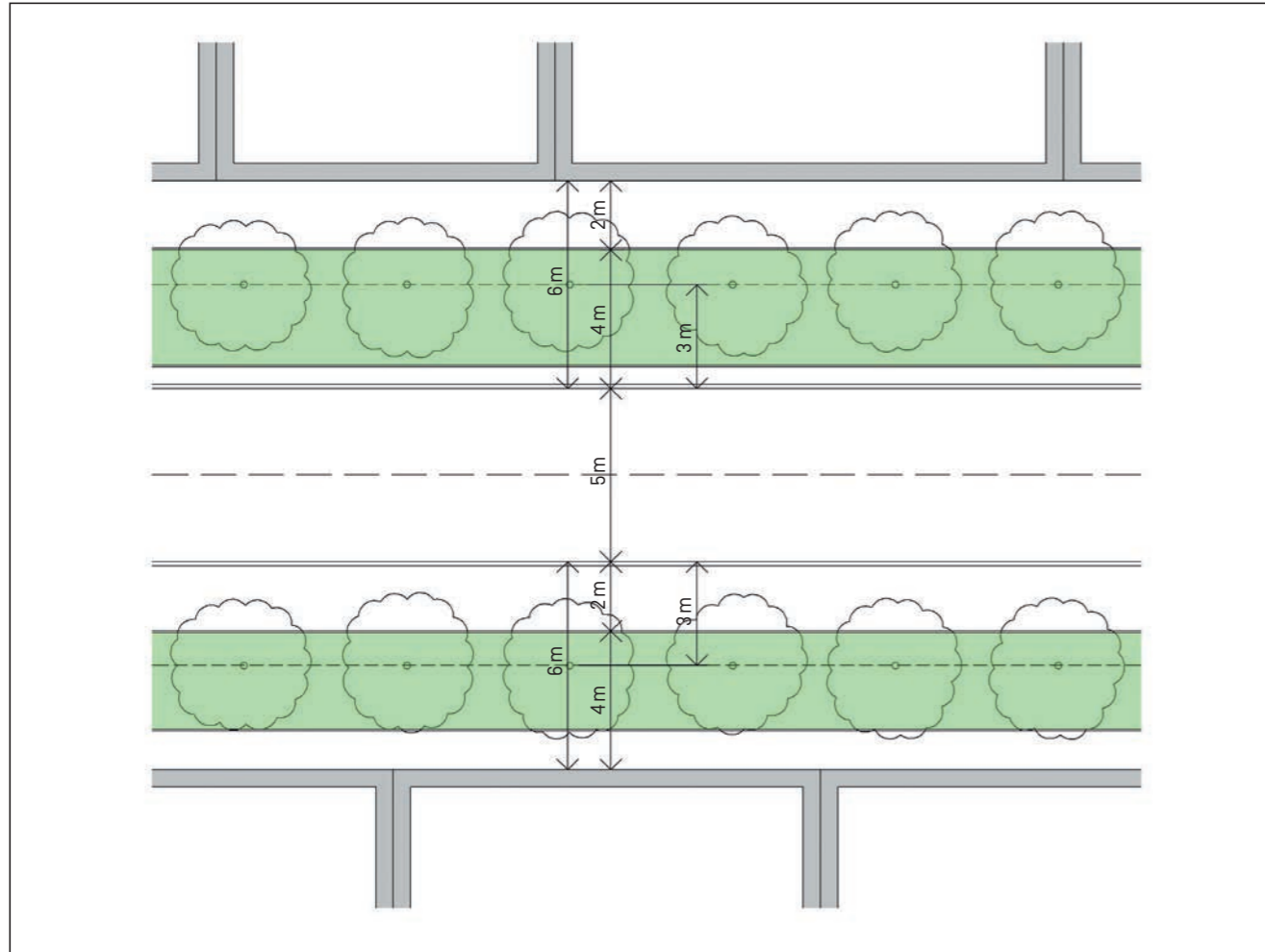
→ Chociaż walory zadrzewionych terenów przyulicznych są bezdyskusyjne, przy wielu powstających w naszym kraju ulicach nie można projektować „miejsca dla drzewa”, bo kluczową przeszkodą są przepisy prawa. ←

warunku wymusza sadzenie drzew w znacznej, bo trzymetrowej odległości od jezdni. Dopuszczono wprawdzie zmniejszenie tego parametru, ale tylko przy rozbudowie i przebudowie drogi, a nie w sytuacji realizacji nowych miejskich ulic lub zamiaru zadrzewiania pasów prowadzonych wzdłuż już istniejących dróg bez ich rozbudowy lub przebudowy.

Konsekwencje działania ww. przepisów warto przeliczyć na przykładzie pasa drogowego drogi najniższej klasy, tj. drogi dojazdowej oznaczonej symbolem „D” z jednostronnym szpalerem drzew, jezdnią o dwóch pasach ruchu i jednostronnym chodnikiem, która winna mieć w takiej sytuacji szerokość minimum 10 m, stanowiącą sumę szerokości:

- szpalera drzew w pasie zieleni – 3 m [§ 53 ust. 1 pkt 1];
- jezdni o dwóch pasach ruchu – 5 m [§ 15 ust. 1 pkt 6 – każdy pas ruchu na drodze klasy D – szer. 2,5 m x 2 = 5 m];
- jednostronnego chodnika sytuowanego bezpośrednio przy jezdni – 2 m [§ 44 ust. 2].

Ustalenie minimalnej szerokości pasa drogowego z towarzyszącym szpalerem drzew nie kończy rozpatrywania „miejsca dla drzewa”. Przecież ulicom w miastach towarzyszą budynki, a te z racji dyspozycji art. 43 ust. 1 ustawy o drogach publicznych mogą zbliżać się do zewnętrznej krawędzi jezdni dróg gminnych na odległość 6 m. Kreowana takim przepisem odległość ścian budynków od krawędzi jezdni, wynosząca 6 m, pozwala utworzyć zielone szpalery tylko z niewielkich drzew o pokroju kolumnowym. Mający 6 m szerokości pas pomiędzy budynkami a krawędzią jezdni okazuje się niewystarczający dla większych gatunków, przede wszystkim z powodu obowiązku odsuwania ich pni na odległość 3 m od jezdni. Ponadto



Rys. 1. Schemat fragmentu miejskiej ulicy stanowiącej gminną drogę publiczną klasy „D”, a więc o szerokości jezdni wynoszącej 5 m (dwa pasy ruchu o szerokości 2,5 m), tu przykładowo z dwustronnym chodnikiem – każdy szerokości 2 m [jeden poprowadzony bezpośrednio przy jezdni, drugi przy elewacjach budynków].

według ust. 2 wyżej przywołanego art. 43 ustawy o drogach publicznych, zarządca drogi ma uprawnienia do udzielania zgody na wprowadzenie mniejszej niż 6-metrowa odległości budynków od jezdni, co jeszcze bardziej zmniejsza przestrzeń dla drzew. Dodatkowym problemem w ustalaniu relacji przestrzennych elewacji frontowych budynków z krawężnią jezdni oraz drzewami sadzonymi pomiędzy budynkami a jezdnią – jest brak w tej układance uregulowań wskazujących minimalne odległości pni drzew od budynków.

Po przełożeniu języka prawnego na graficzny i zilustrowaniu dyspozycji ww. przepisów widać wyraźnie, że „miejsce dla drzewa” okazuje się skromne i bez gwarancji realizacji (rys. 1).

Zgodnie z przepisami w odległości 6 m od zewnętrznej krawędzi jezdni zlokalizowano budynki. W pasie drogowym po każdej stronie ulicy usytuowano pas zieleni z drzewami, których pnie posadzono w przepisowej odległości od krawędzi jezdni, wynoszącej aż 3 m. Z uwagi na wieloaspektową niestosowność nadmiernego przysuwania koron drzew do elewacji budynków

średnica koron drzew sadzonych pod rządami takich przepisów musi być bardzo ograniczona.

DRZEWA ZABIJAJĄ?

Przyczynami, dla których tak trudno pozyskać miejsca dla drzew w miejskiej przestrzeni przyulicznej, nie są tylko nadmiernie rygorystyczne przepisy nakazujące odsuwanie pni drzew od jezdni na odległość 3 m, lecz także inne restrykcyjne regulacje. Za takie trzeba uznać przede wszystkim:

- § 266 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. [tekst jednolity – Dz.U.2019.1065] stanowiący, że „między wyłotem przewodu spalinowego i dymowego a najbliższym skrajem korony drzew dorosłych należy zapewnić zachowanie odległości co najmniej 6 m, z zastrzeżeniem § 271 ust. 8”;

unirubber

LIDER NA RYNKU PRODUCENTÓW GRANULATÓW GUMOWYCH ORAZ DOSTAWCA KOMPONENTÓW NA NAWIERZCHNIE SPORTOWE



Unirubber Sp. z o.o. to lider wśród producentów granulatów gumowych oraz dostawca komponentów na nawierzchnie sportowe na rynki środkowo oraz wschodnioeuropejskie, a jednocześnie jedna z firm międzynarodowego holdingu Sport Group.

Głównym celem Spółki jest produkcja kolorowych granulatów gumowych EPDM z mieszanki pierwotnej oraz wysokiej jakości granulatów EPDM i SBR z recyklingu. Granulaty te wykorzystywane są przede wszystkim do budowy nawierzchni sportowych oraz rekreacyjnych, bezpiecznych placów zabaw oraz jako wysp do sztucznej trawy.

W ofercie naszej firmy znajdują Państwo również:
 granulat dekoracyjny: **Mulch**
 hybrydowy wysp do trawy: **Hybrid Infill**
 podłoże do jazdy konnej: **Horse Flooring**
 nawierzchnie akrylowe: **Laykold**
 systemy sztucznych traw rekreacyjnych: **SYNLawn**

Skontaktuj się z nami, chętnie odpowiemy na Twoje pytania i doradzimy w wyborze odpowiedniego rozwiązania.

Prezes Zarządu
Żabła Owczarek-Symonowicz



Zielonka 17
 59-940 Węgliniec



unirubber@unirubber.com.pl
 unirubber.com.pl



+48 75 772 10 00

Sprawdź również aplikację do projektowania bezpiecznych nawierzchni rekreacyjnych:



melos.stylemaker.app





fol. Bożena Nieroda

Zdj. 1. Bujna zieleń przyuliczna tworzy cieniłą aleję, zapewniającą stały kontakt mieszkańców z przyrodą oraz atrakcyjność przestrzeni publicznej, Francja 2009.

- § 12 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych z dnia 24 lipca 2009 r. (Dz.U.09.124.1030) stanowiący, że pomiędzy drogą pożarową a ścianą budynku „nie mogą występować stałe elementy zagospodarowania terenu lub drzewa i krzewy o wysokości przekraczającej 3 m, uniemożliwiające dostęp do elewacji budynku za pomocą podnośników i drabin mechanicznych”.

W każdym z tych przepisów drzewa potraktowano jak obiekty, które mogą zagrozić życiu i zdrowiu ludzi poprzez tłumienie swobodnego odpływu spalin i dymów z kominów oraz utrudnianie korzystania z dróg pożarowych w sytuacji pożarów.

Pogląd, że drzewa zabijają, stał się także popularny wśród mitosników motoryzacji. Akcje, szczególnie ta zainicjowana przez jednego z czołowych polskich rajdowców, miały na celu doprowadzenie do masowego wycięcia zadrzewionych alei, zgodnie z myślą przewodnią: „Ilu ludzi musi jeszcze zginąć, żebyśmy wreszcie zrozumieli, że drzewa nie mogą rosnąć przy drodze!”.

Taka konkluzja, uprawniona w przypadku niektórych tras pozamiejskich, nie znajduje uzasadnienia w przypadku miejskich ulic z niewielkim ruchem samochodów o małych prędkościach. Przeciwnie w takich miejscach odpowiednio dobrane i przysunięte do jezdni formy wysokiej zieleni nie zabijają, lecz znacząco poprawiają komfort życia ludzi mieszkających w tak zorganizowanym środowisku.

→ Problemy stwarzają przede wszystkim te dyspozycje, które nie biorą pod uwagę zróżnicowanego charakteru ciągów komunikacyjnych i w jednakowy sposób traktują wąskie, spokojne uliczki, i drogi, po których jeżdżą „potoki” samochodów. O ile w drugiej sytuacji odległość pni drzew od jezdni ustalona na minimum 3 m wydaje się uzasadniona, o tyle w pierwszej zdecydowanie tak nie jest. ←

Przyglądając się przyulicznym drzewom rosnącym zarówno w polskich, jak i w innych europejskich miastach, można zauważyć, że znaczne zbliżenie pni do jezdni ulic w wielu przypadkach można uznać za uzasadnione. Dzieje się tak zarówno z punktu widzenia potrzeb biologicznych roślin, jaki i z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa otoczeniu. Natomiast pewnym problemem może być zbliżenie koron drzew do ścian budynków. Jego rozwiązaniem jest dobór stosownych gatunków oraz właściwa relacja pasów zieleni z pierzejami ulic [zdj. 1–4].

WNIOSKI LEGISLACYJNE

Chociaż walory zadrzewionych terenów przyulicznych są bezdyskusyjne, przy wielu powstających w naszym kraju ulicach nie można projektować „miejsca dla drzewa”, bo kluczową przeszkodą są przepisy prawa. Problemy stwarzają przede wszystkim te dyspozycje, które nie biorą pod uwagę zróżnicowanego charakteru ciągów komunikacyjnych i w jednakowy sposób traktują wąskie, spokojne uliczki, jak i drogi, po których jeżdżą „potoki” samochodów. O ile w drugiej sytuacji

fol. Bożena Nieroda



Zdj. 2. Zadrzewione pasy zieleni dzielą jezdnie ulicy, przez co potęgują jej reprezentacyjny charakter; drzewa rosną w przestrzeni publicznej w znacznym oddaleniu od budynków i nie zacieniają elewacji, Lwów 2017.

fol. Bożena Nieroda



Zdj. 3. Szpaler drzew tworzy elegancką oprawę układu komunikacyjnego; drzewa mają wąską koronę (pokrój kolumnowy), ich pnie znajdują się w bliskiej odległości od jezdni, Francja 2009.



fot. Bożena Nieroda

Zdj. 4. Układ zieleni pomaga stworzyć przyjazną atmosferę niewielkiej miejskiej ulicy; w takich miejscach drzewa rosnące blisko jezdni nie stanowią zagrożenia dla jeżdżących samochodów, Węgry 2017.

odległość pni drzew od jezdni ustalona na minimum 3 m wydaje się uzasadniona, o tyle w pierwszej zdecydowanie tak nie jest. Ponadto kolejne bariery powstają dzięki przepisom pożarowym oraz kominiarskim, które zawierają skonkretyzowane i rygorystyczne zakazy, podawane dla ogólnikowo ujętych kontekstów techniczno-przestrzennych.

Należałoby więc przyjąć, że korekt wymagają przede wszystkim:

- regulacje urbanistyczne, czyli przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia wykonawcze – poprzez wprowadzenie dyspozycji dotyczących drzew;
- § 53 ust. 3. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – poprzez dopuszczenie nielimitowania odległości pni drzew od krawędzi jezdni w sytuacji realizacji nowych dróg najniższej klasy, tj. dróg dojazdowych oznaczonych symbolem „D” (być może także dróg lokalnych „L”);
- § 266 ust. 4. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – poprzez wprowadzenie rozróżnienia w sytuacji zastosowania przewodów spalinowych od urządzeń gazowych z zamkniętą komorą spalania;
- § 12 ust. 2. rozporządzenia w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych – poprzez wprowadzenie rozróżnienia w sytuacji zastosowania ścian z otworami okiennymi lub drzwiowymi oraz ścian bez takich otworów.

Podsumowując, za podstawową kwestię w tej materii legislacyjnej należy uznać potrzebę racjonalnego kształtowania przepisów oraz przyjęcie strategii opartej na hasle: „Przed wszystkim nie szkodzić”. ●



BOŻENA NIERODA

ARCHITEKT IARP

zastępca przewodniczącego Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Architektów RP, przewodnicząca Zespołu ds. Legislacji Małopolskiej Okręgowej Izby Architektów RP



WOJCIECH GWIZDAK

ARCHITEKT IARP

sekretarz Krajowej Rady Izby Architektów RP, przewodniczący Komisji ds. Mediów i Informacji IARP

PODNIĘBNE ROLNICTWO MIEJSKIE, CZYLI FARMA NA DACHU

TEKST: KRZYSZTOF WIELGUS

Pole uprawne na dachu? Taka koncepcja wydaje się wręcz abstrakcyjna. Jeśli jednak rozważymy płynące z niej korzyści, szybko przekonamy się, że jest to rozwiązanie odpowiadające na potrzeby współczesnych miast i konieczność ich adaptacji do zmian klimatu.

Popularny trend budowy dachów biologicznie czynnych to nie tylko skromne i ekonomiczne zazielenienie ekstensywne. Coraz większą popularnością cieszą się ogrody dachowe o intensywnym wykorzystaniu zieleni. Może ona pełnić dodatkowe funkcje – zastępować ostatnio masowo likwidowane ogródki działkowe i stać się nową formą rolnictwa miejskiego.

Zabudowywanie terenów zieleni, przy jednoczesnym uprzemysłowieniu rolnictwa i globalizacji dostaw produktów spożywczych, sprawia, że spada nie tylko jakość życia w miastach, lecz także jakość dostępnych produktów rolnych. Jednocześnie każdy pomidor, marchew czy jakiegokolwiek inne warzywo kupione w sklepie generuje w wyniku transportu ślad węglowy. Jak szacują analitycy CBRE, obecnie zanim produkty trafią z pola czy ogrodu na nasz stół, przemierzają średnio 2,4 tys. km!

Rozwiązaniem są uprawy prowadzone na powierzchniach odzyskiwanych dla natury – na dachach budynków. Pierwsze takie farmy funkcjonują już w największych światowych metropoliach i zdają egzamin. Co najciekawsze, ekologiczne uprawy bez użycia pestycydów i ciężkich maszyn rolniczych okazują się być wcale niemałymi ogrodami.

LIDEREM NOWY JORK

Doskonałym przykładem są trzy nowojorskie budynki, których dachy zostały zagospodarowane przez firmę Brooklyn Grange.



fot. Stock.adobe.com

Ogrody warzywne na dachach wieżowców nie są już niczym dziwnym.