

PERCEPCJA MIEJSKIEJ ROŚLINNOŚCI PRZYULICZNEJ PRZEZ MIESZKAŃCÓW LUBLINA

PERCEPTION OF URBAN ROADSIDE VEGETATION BY THE INHABITANTS OF LUBLIN

Piotr Kulesza, Marek Solski, Magdalena Lubiarsz

Katedra Ochrony Środowiska Przyrodniczego i Krajobrazu
Wydział Matematyki, Informatyki i Architektury Krajobrazu
Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, ul. Konstantynów 1h, 20-708 Lublin
pkulesza@kul.pl, msolski@kul.pl, lubiarsz@kul.pl

KEY WORDS:

PERCEPTION,
URBAN GREENERY,
STREET TREES

ABSTRACT:

An element of the urban structure of each city is the communication system. The road system provides to the character of the city. The streets are complemented by vegetation belts with aesthetic, natural and social functions. Unfortunately, recently the trees and shrubs along the streets becomes a problem especially in relation to traffic safety reasons. In this paper we tried to determine the perception of urban roadside vegetation by the inhabitants of Lublin. The study evaluated the aesthetic qualities of plants along the streets and indicated their functions. The result of the study found that the citizens of Lublin appreciate the aesthetic value of the road belts vegetation and they perceive the need to plant new trees and shrubs. They also notice the numerous functions of these plants, especially their role in forming urban space.

Jednym z elementów krajobrazu miejskiego są drogi i ulice. Pełnią one istotną rolę w budowaniu struktury urbanistycznej stając się jednym z jej najbardziej zapamiętywanych składników. Ciągi komunikacyjne wraz ze swoim bezpośrednim otoczeniem, czyli architekturą i zielenią zyskują bowiem miano swoistych symboli miejskich i przez mieszkańców określane są jako „najbliższe” im przestrzenie (Wejchert 1984; Błaszczyk, Kosmała 2008). Roślinność pasów przydrożnych odgrywa zatem istotną funkcję wizerunkową i społeczną kreując konkretną przestrzeń miasta. Poprawia walory estetyczne maskując nieestetyczne widoki i porządkując bieg ulic (Szafranko 2012). Ponadto z dotychczasowych badań wynika, że pełni jeszcze szereg dodatkowych funkcji. Drzewa i krzewy przyuliczne osłabiają siłę wiatru od 20 do 80%, obniżają temperaturę powietrza w czasie letnich upałów nawet o połowę, oraz zwiększają wilgotność powietrza (Woźny 2015). Ograniczają nadmierne nagrzewanie się asfaltu, co wydłuża 2-3 krotnie jego trwałość oraz zmniejszają uwalnianie się substancji asfaltowych. Dodatkowo liście tych roślin zatrzymują do 75% komunikacyjnych zanieczyszczeń pyłowych (Woźny 2015). Z drugiej strony obsadzone drzewami i krzewami pasy przyuliczne wzbudzają coraz większe kontrowersje zwłaszcza w aspekcie bezpieczeństwa tras komunikacyjnych. Jermołowicz (2016) w swoim artykule wymienia funkcje zieleni pasów przydrożnych uwypuklając liczne zagrożenia i negatywne aspekty wynikające z tego typu nasadzeń towarzyszących ciągom komunikacyjnym. Podkreśla między innymi, że niewłaściwie projektowane i utrzymywane nasadzenia ograniczają widoczność, niszczą nawierzchnię jezdni i przedłużają czas jej odmarzania. W badaniach opublikowanych przez Szczepanowską (2008) dominuje między innymi przekonanie, że główną, a nawet jedyną przyczyną wypadków drogowych są rosnące w sąsiedztwie ulic drzewa. Polemika w zakresie występowania roślinności przyulicznej sprzyja, zatem zadaniu pytania o jej percepcję. W dotychczasowych badaniach stwierdzono, że roślinność przydrożna zmniejsza stres i zmęczenie u kierowców, łatwiej i szybciej pozwala osiągnąć im spokój, a zatem zwiększa bezpieczeństwo. Potwierdzeniem wpływu roślin przydrożnych na wzrost bezpieczeństwa jest fakt, że w zadrzewionych ulicach Toronto (Kanada) zmniejszyła się liczba wypadków nawet do 20%, a kierowcy w USA wybierali częściej trasy obsadzone drzewami (Szczepanowska 2008). W badaniach ankietowych prowadzonych w USA i Kanadzie stwierdzono, że przydrożna roślinność zwiększa komfort podróżowania ograniczając monotonię drogi. Większość ankietowanych Amerykanów uznawała roślinność poboczy za atrakcyjną, a dodatkowo mieszkańcy Detroit (USA) wskazali, że drzewa przyuliczne są największą wartością ich miasta (Szczepanowska 2008). Badania roślinności towarzyszącej ciągom komunikacyjnym przeprowadzono również w Warszawie i Łodzi. Miały one jednak odmienny charakter, gdyż określały możliwości wykorzystania tego typu zieleni do różnych aktywności (Błaszczyk, Kosmała 2008). W przestrzeni urbanistycznej Lublina także prowadzono prace nad postrzeganiem zieleni przez mieszkańców. Wskazano preferencje względem sezonowej zmienności kolorystycznej drzew i krzewów (Renda, Mackoś-Iwaszko 2014) oraz postrzeganie komponowanej zieleni osiedlowej i roślinności spontanicznej przez mieszkańców osiedli (Solski i in. 2015; Lubiarski i in. 2016). W dotychczasowych analizach nie poświęcano jednak osobnej uwagi roślinności towarzyszącej miejskim trasom komunikacyjnym. Dlatego też warto pogłębić stan aktualnej wiedzy i określić preferencje mieszkańców względem zieleni przyulicznej. Celem pracy jest przedstawienie odbioru społecznego roślinności przyulicznej na obszarach zurbanizowanych na przykładzie Lublina.

MATERIAŁ I METODY

Badania prowadzono na terenie Lublina w 2017 roku w dwóch etapach. W pierwszym etapie na dwóch stanowiskach roślinności przyulicznej wykonano reprezentatywne fotografie, które stały się podstawą badań ankietowych. Ankietowane osoby oceniały wyłącznie zieleni przyuliczną uchwyconą

na fotografiach. Dzięki temu można było przeprowadzić sondaż wśród większej liczby mieszkańców Lublina nie ograniczając się tylko do osób, które osobiście doświadczyły analizowanych miejsc. Do badań wybrano dwie ulice z odmiennymi typami roślinności towarzyszącej. Aleję Mieczysława Smorawińskiego z rozbudowanym układem zieleni w postaci szpaleru lip szerokolistnych (*Tilia platyphyllos* Scop.) i formowanego żywopłotu z irgi błyszczącej (*Cotoneaster lucidus* Schltdl.) oraz ulicę Zamojską z pojedynczymi drzewami jesionu pensylwańskiego (*Fraxinus pennsylvanica* Marshall) rozmieszczonymi w chodniku. W drugim etapie wykonano badania kwestionariuszowe dotyczące postrzegania roślinności przyulicznej w obszarach miejskich przez mieszkańców Lublin. Przeprowadzono je w formie anonimowych ankiet wypełnianych przez osoby losowo spotkane w różnych częściach miasta. Zdecydowano się na posłużenie się fotografiami podczas ankietowania ponieważ w formie opisowej trudno jednoznacznie wytłumaczyć respondentom czym są tereny zieleni przyulicznej. Badania ankietowe pozwoliły uzyskać wstępne wyniki odnośnie percepcji miejskich zieleni przyulicznej przez mieszkańców Lublina. oraz zdania mieszkańców na temat pełnionych przez te tereny funkcji.



Fot. 1. Roślinność przyuliczna na ul. Zamojskiej (M. Solski)



Fot.2. Roślinność przyuliczna na al. Smorawińskiego (M. Solski)

Ankietowaniu poddano 162 dorosłe osoby, w tym 96 kobiet i 66 mężczyzn. Strukturę demograficzną (wiek i płeć) osób ankietowanych przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Struktura demograficzna respondentów

PŁEĆ	WIEK	LICZBA RESPONDENTÓW
KOBIETY	18-25 lat	19
	26-40 lat	42
	41-60 lat	24
	powyżej 61 lat	11
MĘŻCZYŹNI	18-25 lat	13
	26-40 lat	29
	41-60 lat	19
	powyżej 61 lat	5

W kwestionariuszu ankiety uwzględniono typ wykształcenia, gdyż jako podaje Trzaskowska (2013) ma ono wpływ na percepcję terenów zieleni przez ankietowanych. Wśród respondentów największą grupę stanowiły osoby z wykształceniem technicznym i przyrodniczym (Tab.2).

Tab. 2. Typ wykształcenia osób ankietowanych

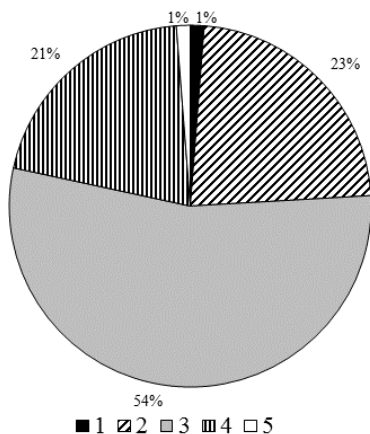
TYP WYKSZTAŁCENIA	LICZBA RESPONDENTÓW
humanistyczne	23
techniczne	50
przyrodnicze	50
społeczne	7
ściśle	22
inne	10

Podczas analizy wyników przyjęto założenie, że w pytaniach o wartość estetyczną terenów przyulicznych wyniki 1 i 2 oznaczają negatywną i raczej negatywną ocenę przedstawionego obszaru, 3 – ocenę neutralną, a 4 i 5 – ocenę raczej pozytywną i pozytywną.

WYNIKI I DYSKUSJA

Na podstawie przeprowadzonych ankiet stwierdzono, że roślinność przy ul. Zamojskiej zaprezentowana na fotografii 1 jest oceniana najczęściej w sposób neutralny. Ocenę średnią (3 punkty) przyporządkowało aż 54% respondentów. Negatywny odbiór tego typu nasadzeń przyulicznych wskazało 23% ankietowanych, z czego tylko 1% określiło ją bardzo negatywnie pod względem wizualnym. Interesujący jest, fakt że podobny odsetek pytaných, bo aż 21% ocenił tego typu roślinność w sposób pozytywny i ponownie tylko 1% ankietowanych uznało ją za bardzo atrakcyjną estetycznie (Ryc.1). Podobne wyniki uzyskujemy rozpatrując oddzielnie odpowiedzi kobiet i mężczyzn. W obu grupach najczęściej respondenci wskazywali odpowiedź neutralną (kobiety 59%, mężczyźni 39%). Warto jednak zaznaczyć, że mężczyźni wskazywali częściej odpowiedź: raczej negatywną (31% przy 21% odpowiedzi kobiet) oraz raczej pozytywną (25% przy 19% odpowiedzi kobiet). Struktura wieku nie miała wpływu na rozkład odpowiedzi.

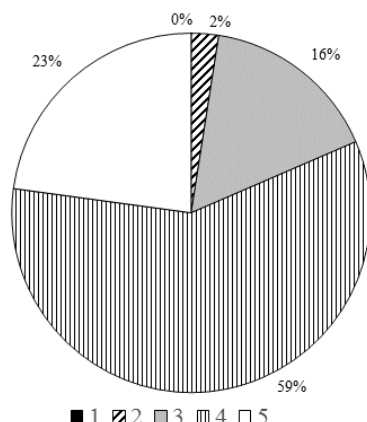
Analizując wyniki z uwagi na typ wykształcenia w każdej grupie dominowały odpowiedzi neutralne (techniczne 58%, przyrodnicze 54%, humanistyczne 48%, ścisłe 45%). Osoby z wykształceniem ścisłym wskazały najwięcej odpowiedzi raczej pozytywne i pozytywne 36%, następnie z wykształceniem humanistycznym 26%, technicznym 20%, a najmniej z wykształceniem przyrodniczym 18%. Osób z wykształceniem społecznym i innym było za mało aby poddać je analizie i na jej podstawie wyciągać wnioski.



Ryc. 1. Ocena roślinności przy ul. Zamojskiej przez mieszkańców Lublina

Zupełnie odmienną ocenę uzyskała roślinność przyuliczna zlokalizowana wzdłuż fragmentu alei Mieczysława Smorawińskiego przedstawiona na fotografii 2. Zdecydowana większość, bo aż 82% ankietowanych osób uznało tą formę zieleni przyulicznej za atrakcyjną i bardzo atrakcyjną pod względem wizualnym. W przeciwieństwie do wcześniejszej analizowanej ulicy tylko 16% osób oceniło roślinność przydrożną w sposób neutralny, a zaledwie 2% określił ją w kategoriach negatywnych. Na uwagę zasługuje fakt, że żaden z respondentów nie ocenił tego typu zieleni przyulicznej

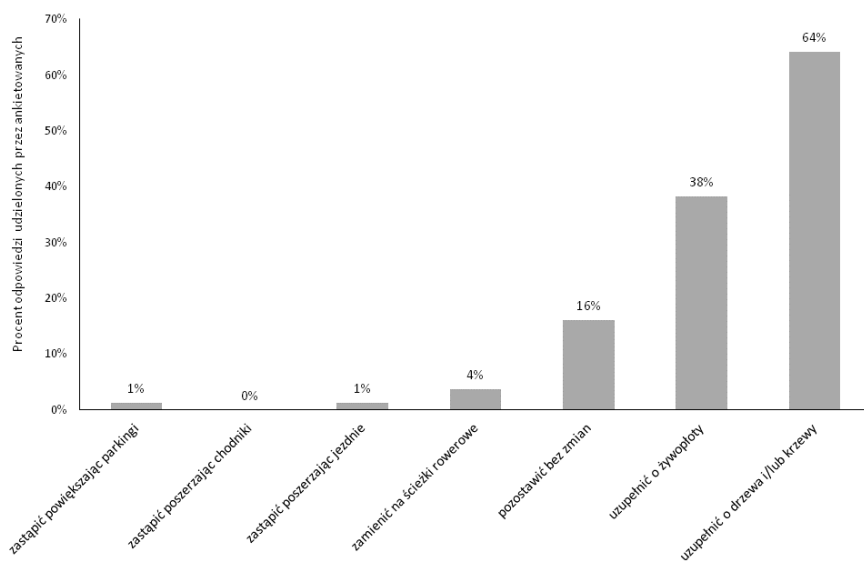
w sposób bardzo negatywny estetycznie (Ryc.2). Analizując odpowiedzi z podziałem na płeć warto zaznaczyć, że kobiety częściej wskazywały odpowiedź raczej pozytywnie (60% przy 53% mężczyzn), a mężczyźni chętniej wskazywali odpowiedź pozytywnie (30% przy 20% kobiet). Struktura wieku nie miała wpływu na rozkład odpowiedzi. Analiza wyników pod kątem typu wykształcenia pokazała, że osoby z wykształceniem przyrodniczym aż w 64% wskazały ocenę raczej pozytywną, gdy pozostałe typy wykształcenia odpowiedź tą wskazywały w 52%. Najwięcej ocen pozytywnych wskazały osoby z wykształceniem ścisłym (31%), następnie z wykształceniem humanistycznym 30%, technicznym 26% i przyrodniczym 16%.



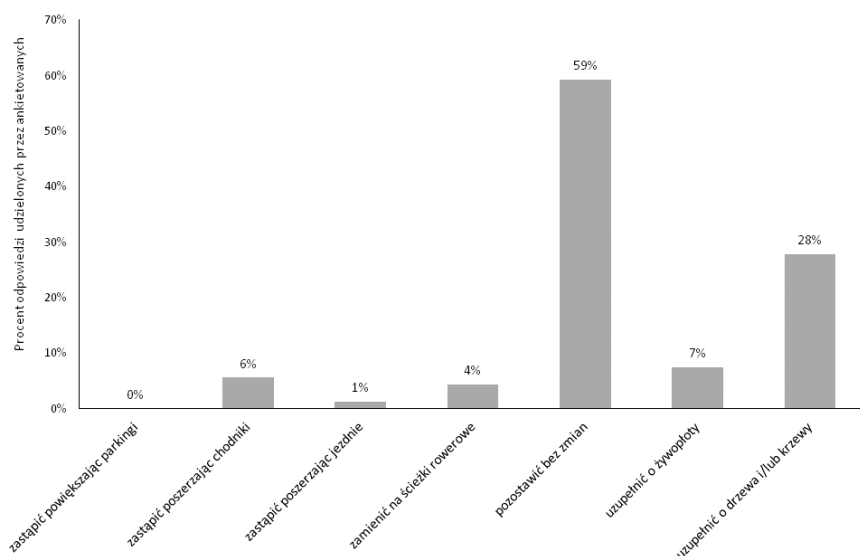
Ryc. 2. Ocena roślinności przy al. Smorawińskiego przez mieszkańców Lublina

Jak wynika z powyższych analiz ankietowanych osobom zdecydowanie bardziej podobają się ciągi komunikacyjne o rozbudowanym układzie zieleni towarzyszącej. Szersze pobocza z pasami trawników, szpalerami drzew i formowanymi żywopłotami są atrakcyjniejsze wizualnie. Podobne wyniki prezentują badania prowadzone w Stanach Zjednoczonych, gdzie użytkownicy dróg częściej wybierają szlaki komunikacyjne uzupełnione w roślinną oprawę kosztem wydłużenia trasy nawet o połowę czasu jazdy. Amerykanie uważają wręcz, że zieleni towarzysząca drogom jest „najbardziej atrakcyjnym kształtem krajobrazu” (Szczepanowska 2008). Natomiast pojedyncze drzewa osadzone w mocno zabudowanej przestrzeni ulicy Zamojskiej wzbudzają mieszane odczucia estetyczne. Ponad połowa pytanym osób nie potrafi jednoznacznie odpowiedzieć czy przestrzeń ta ma pozytywny lub negatywny charakter. Taki wynik może wręcz sugerować, że układ roślinności przy ulicy Zamojskiej powinien zostać przebudowany. Potwierdza to również wynik badań ankietowych, w których aż 104 respondentów (64%) wskazuje potrzebę uzupełnienia tej trasy komunikacyjnej o nowe drzewa, 62 ankietowanych o żywopłoty (38%) (Ryc.3). Ponadto w ramach otwartego pytania „inne działania” 14 osób (8%) zaproponowało wprowadzenie kwietników lub roślinności w donicach. Także badania z innych krajów wskazują, że aktualnie realizowanym standardem projektowym jest zwiększanie wartości wizualnej terenów przydrożnych poprzez zachowanie istniejącej zieleni i uzupełnianie jej nowymi nasadzeniami (Szczepanowska 2008). Zaledwie dwie osoby zaznaczyły konieczność stworzenia przy tej ulicy dodatkowych parkingów, a tylko jedna, chęć zastąpienia istniejącego szpaleru drzew szerszą jezdnią. Znacznie bardziej zróżnicowane preferencje względem ewentualnych zmian dotyczą al. Smorawińskiego. W tym przypadku aż 96 respondentów (59%) opowiedziało się za pozostawieniem tej roślinności bez zmian. 45 osób (28%) deklaruje potrzebę dodatkowych nasadzeń drzew, 12 osób (7%) uzupełnień tego pasa przydrożnego nowymi żywopłotami (Ryc.4). W ramach otwartego pytania „inne działania” 10 osób (6%) zaproponowało wprowadzenie roślin kolorowo kwitnących. Żadna ankietowana osoba nie dostrzegła potrzeby tworzenia w tym miejscu parkingów.

Natomiast 7 osób (4%) wyrażało chęć stworzenia ścieżki rowerowej, a aż 9 (6%) zasugerowało możliwość poszerzenia istniejących ciągów komunikacji pieszej. Uzyskane wyniki potwierdzają, że dla mieszkańców Lublina zieleń przyuliczna ma istotne znaczenie i wyrażają oni chęć jej ochrony, a nawet uzupełnienia. Podobne odczucia mają mieszkańcy Warszawy i Łodzi, dla których roślinność towarzysząca trasom komunikacyjnym jest również bardzo ważna. W badaniach ankietowych opowiedzieli się bowiem, że drogi obsadzone roślinnością, a zwłaszcza drzewami są chętniej wybierane na miejsca spacerów i robienia zakupów (Błaszczuk, Kosmała 2008). Dowodzi to, że zieleń przyuliczna ma istotną funkcję estetyczną, rekreacyjną i społeczną. Analiza wyników z uwzględnieniem płci, wieku i typu wykształcenia nie wykazała znaczących różnic.



Ryc. 3. Jakie działania należy podjąć według mieszkańców Lublina odnośnie roślinności przy ul. Zamojskiej



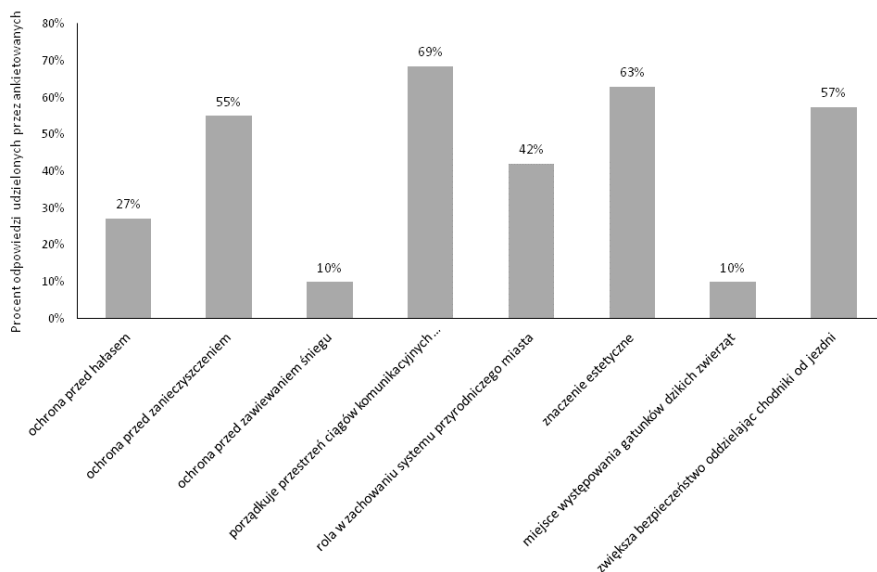
Ryc. 4. Jakie działania należy podjąć według mieszkańców Lublina odnośnie roślinności przy al. Smorawińskiego

Oprócz oceny estetycznej zapytano mieszkańców także o funkcje przedstawionej zieleni przyulicznej. Respondenci mogli dodatkowo wskazać jedną z ośmiu funkcji: ochrona przed hałasem, ochrona przed zanieczyszczeniem, ochrona przed zawiewaniem śniegu, porządkowanie przestrzeni ciągów komunikacyjnych (wprowadza ład przestrzenny), udział w zachowaniu systemu przyrodniczego miasta, funkcja estetyczna, miejsce występowania gatunków dzikich zwierząt oraz zwiększa bezpieczeństwo oddzielając chodniki od jezdni. W kolejnej części pytania ankietowani dowolnie wskazywali możliwe funkcje, które ich zdaniem może jeszcze pełnić dany teren.

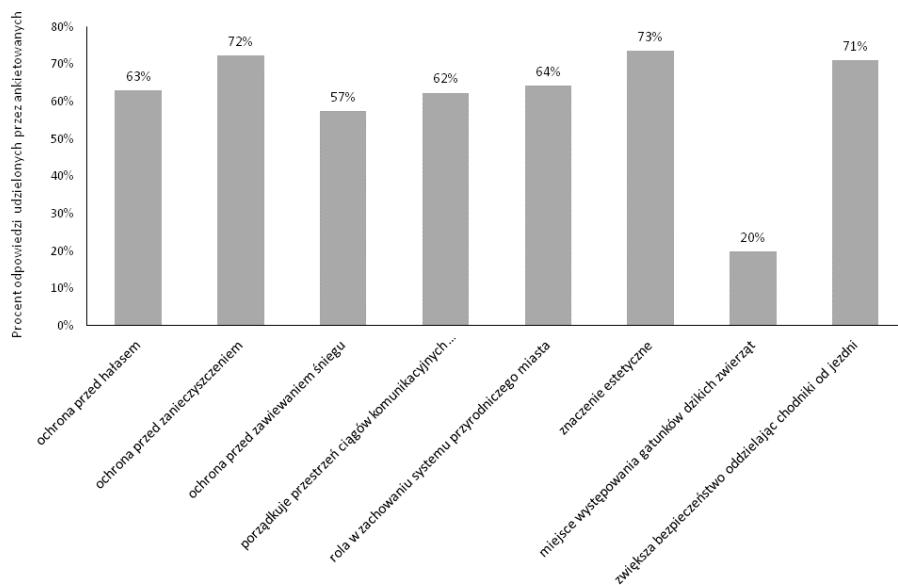
Zgodnie z danymi przedstawionymi na rycinie 5 według ankietowanych obszar z roślinnością przedstawiony na fotografii 1 może pełnić po pierwsze funkcję porządkowania przestrzeni ciągów komunikacyjnych (111 osób – 69% respondentów), po drugie funkcję estetyczną (102 osoby – 63%), a także zwiększa bezpieczeństwo oddzielając ulice od chodnika (93 osoby – 57%) oraz ochrony przed zanieczyszczeniami (89 osób – 55%). Najmniej osób, bo tylko 16 czyli 10% wskazało funkcję ochrony przed śniegiem i miejsce występowania gatunków dzikich zwierząt. Jak wynika z ryciny 6 roślinność przyuliczna przedstawiona na fotografii 2 według respondentów może pełnić następujące funkcje: po pierwsze funkcję estetyczną (119 osób – 73% ankietowanych), po drugie ochrony przed zanieczyszczeniami (117 osób – 72%) i zwiększać bezpieczeństwo oddzielając chodnik od ulicy (115 – 71%). Warto zauważyć, że w sumie aż siedem funkcji zostało wskazanych przez około 100 ankietowanych osób, a najniższy wynik uzyskała funkcja miejsca występowania dzikich gatunków zwierząt wskazana tylko przez 32 osoby (20%). Analiza wyników ujawniła jeszcze jedną prawidłowość: większość ankietowanych (124 osoby) wskazało, że roślinność przyuliczna przy al. Smorawińskiego może pełnić więcej funkcji niż roślinność przy ul. Zamojskiej. Średnia wskazanych funkcji dla ul. Zamojskiej wyniosła 3,33 przy medianie 3, a dla terenu al. Smorawińskiego średnia wskazanych funkcji wyniosła 4,83 przy medianie 5. Dodatkowo jako inne możliwe funkcje pełnione przez roślinność przyuliczną pojedynczy respondenci podali zacienienie chodników i osłonę przed innymi niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (deszcz i wiatr), pozytywny wpływ na klimat miasta, produkcję tlenu i oczyszczanie powietrza. Analiza odpowiedzi z uwzględnieniem płci i wieku nie wykazała znaczących różnic. Warto zauważyć, że oceniając roślinność przy ul. Zamojskiej mężczyźni wskazali możliwe funkcje w tej samej kolejności co kobiety. Jeśli przyjrzymy się wynikom z podziałem na typ wykształcenia to w poszczególnych grupach rozkład funkcji jest taki sam, ale osoby z wykształceniem przyrodniczym każdej funkcji przyznały najwyższy procent odpowiedzi. Taki rozkład wyników może świadczyć o wyższej świadomości tych osób jakie funkcje może pełnić roślinność przyuliczna. Należy jednak pamiętać, że były to badania wstępne, a dokładna analiza tak złożonych zależności wymaga przeprowadzenia kolejnych badań ankietowych.

W obu analizowanych przestrzeniach ankietowani zauważali zalety i wady istniejących rozwiązań zieleni przyulicznej. Jako zalety wskazywali obecność roślin w mieście, korzystny wpływ na warunki klimatyczne miasta. Dodatkowo w przypadku roślinności przyulicznej na al. Smorawińskiego wskazywali walory estetyczne oraz wprowadzony przez nią ład przestrzenny. Do najczęściej wymienianych wad w przypadku ul. Zamojskiej respondenci zaliczali zbyt mało zieleni oraz nadmierne obudowanie drzew chodnikiem, a w przypadku al. Smorawińskiego monotoność i ubogi dobór gatunkowy. W przypadku obydwu terenów jako wadę ankietowane osoby wskazały opadające liście, które przy złych warunkach atmosferycznych mogą stwarzać niebezpieczeństwo np. wpadnięcia w poślizg lub upadku na chodniku. Jako potencjalne niebezpieczeństwo wymienione zostało ryzyko łamania się gałęzi. Mieszkańcy Lublina dostrzegli także potrzebę pielęgnacji roślinności przyulicznej, wskazując jej koszty jako wadę, ale jednocześnie podkreślali, że roślinność pozbawiona pielęgnacji traci swoje walory estetyczne.

Prezentowane wyniki badań ilustrują jak duże znaczenie ma roślinność pasów przydrożnych w ocenie społecznej. Poruszona problematyka percepcji zieleni towarzyszącej ciągom komunikacyjnym w miastach jest wciąż aktualna i wymaga dalszych, pogłębionych studiów. Osiągnięte wyniki mimo, że mają charakter wstępny mogą zostać wykorzystane przez samorządy miejskie w przyszłych procesach decyzyjnych dotyczących kształtowania zieleni przyulicznej. Ponadto mogą być pomocne w praktyce projektowej dla urbanistów, planistów oraz architektów krajobrazu, którzy zajmują się projektowaniem przestrzeni zurbanizowanych.



Ryc. 5. Funkcje jakie pełni roślinność przy ul. Zamojskiej według mieszkańców Lublina



Ryc. 6. Funkcje jakie pełni roślinność przy al. Smorawińskiego według mieszkańców Lublina

PODSUMOWANIE

Praca prezentuje odbiór społeczny terenów roślinności przyulicznej przez mieszkańców miast na przykładzie Lublina. Przeprowadzone badania sondażowe wykazały, że osoby zamieszkujące Lublin dostrzegają wartość tego typu zieleni miejskiej. Mimo, że są często kontrowersyjnym elementem układu komunikacyjnego aż 82% respondentów uznało rozbudowany układ zieleni przyulicznej przy al. Smorawińskiego za atrakcyjniejszy wizualnie. Aż 96 pytanym osób uzupełniłoby dodatkowo istniejącą tam formę roślinności o nowe drzewa. Szpaler drzew na ul. Zamojskiej obudowany powierzchniami asfaltowymi i brukowymi jest z kolei oceniany w sposób neutralny, o czym świadczy 54% respondentów, którzy udzieli takiej właśnie odpowiedzi. Negatywny odbiór tego typu roślinności przyulicznej wskazały aż 104 pytane osoby, które zauważają potrzebę przekomponowania roślinności przyulicznej i uzupełnienia jej o nowe drzewa. Z przeprowadzonych badań wyraźnie wynika, że mieszkańcy Lublina dostrzegają znaczenie roślinności towarzyszącej ciągom komunikacyjnym. Respondenci zauważają jej funkcję estetyczną, porządkującą układ przestrzenny ulic oraz poprawiający bezpieczeństwo. Do zalet zaliczają względy estetyczne oraz pozytywny wpływ na warunki klimatyczne miasta. Wśród wad wymieniają opadające liście oraz brak właściwej pielęgnacji.

PIŚMIENNICTWO

- Błaszczuk M., Kosmala M. 2008. *Społeczne znaczenie zieleni ulicznej i jej wpływ na ocenę możliwości użytkowania przestrzeni*. Nauka Przyroda Technologie 2(4), #29.
- Jermotowicz P. 2016. *Zieleń przydrożna w pasie drogowym i na krawędzi jezdni w aspekcie zagrożeń w ruchu drogowym*. Magazyn Autostrady 6: 55-60.
- Lubiarz M., Kulesza P., Solski M. 2016. *Percepcja terenów roślinności spontanicznej Lublina przez jego mieszkańców*. [w:] Krajobrazy Lublina. Zbiorowiska naturalne. Red. E. Trzaskowska, P. Adamiec. Wyd. KUL, Lublin: 125-148.
- Renda J., Mackoś-Iwaszko E. 2014. *Percepcja wzrokowa krajobrazu miasta w aspekcie sezonowej zmienności barw dendroflory*. Acta Scientiarum Polonorum Administratio Locorum 13(1): 5-15.
- Solski M., Lubiarz M., Kulesza P. 2015. *Percepcja zieleni przez mieszkańców lubelskich osiedli mieszkaniowych*. [w:] Krajobrazy Lublina. Osiedla mieszkaniowe. Red. E. Trzaskowska, P. Adamiec. Wyd. KUL, Lublin: 73-89.
- Szafranko E. 2012. *Wpływ zieleni przyulicznej na kształtowanie krajobrazu miejskiego. Analiza kryteriów doboru roślin*. Czasopismo Techniczne 6-A 19(109): 179-188.
- Szczepanowska H.B. 2008. *Drzewa w otoczeniu ulic – problemy inżynieryjne, społeczne, ekonomiczne oraz bezpieczeństwa*. Człowiek i Środowisko 32(3-4): 87-107.
- Trzaskowska E. 2013. *Wykorzystanie roślin i zbiorowisk synantropijnych na terenach zieleni Lublina*. Wyd. KUL, Lublin.
- Wejchert K. 1984. *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Wyd. Arkady, Warszawa.
- Woźny A. 2015. *Wpływ warunków siedliskowych na stan zieleni przyulicznej*. Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich 3(1): 557-567.

SŁOWA KLUCZOWE:

PERCEPCJA,
ZIELEŃ MIEJSKA,
DRZEWA PRZYULICZNE

STRESZCZENIE:

Elementem struktury urbanistycznej każdego miasta jest sieć komunikacyjna. Układ drogowy świadczy o charakterze miasta. Uzupełnieniem ulic są pasy roślinności o funkcji estetycznej, przyrodniczej i społecznej. Niestety w ostatnim czasie obecność drzew i krzewów wzdłuż ulic staje się problemem zwłaszcza w odniesieniu do względów bezpieczeństwa komunikacyjnego. W niniejszej pracy starano się określić sposób postrzegania roślinności przyulicznej przez mieszkańców Lublina. Wykonano badania oceniając walory estetyczne zieleni przydrożnej oraz wskazując na jej funkcje. W wyniku badań stwierdzono, że lublinianie doceniają wartość estetyczną roślinności przyulicznej i dostrzegają potrzebę uzupełnień o nowe drzewa i krzewy. Zauważają też liczne funkcje tych roślin, zwłaszcza ich rolę w porządkowaniu przestrzeni miejskiej.