



Sejmik Województwa Łódzkiego

Roosevelta 15, 90-056 Łódź, tel. /+48/ 42 663 3050, fax /+48/ 42 663 30 40
e-mail: ks.info@lodzkie.pl, www.lodzkie.pl

Wpływu

02-09-2024

Ilość załączników:

EXD 2024.03.02.182908

Podpis przyjmującego:

nr. 403

P. Nam. J. Kościeliska
P.M. Szydłowski
03.09.2024

Łódź, 2 września 2024 r.

Interpelacja w sprawie opracowania nowych wytycznych zakładania i utrzymania zieleni wzdłuż dróg będących pod zarządem Województwa Łódzkiego

Szanowna Pani Marszałek!

Przeciwdziałanie niekorzystnym zmianom klimatycznym to priorytetowe wyzwanie, przed którym stajemy jako samorząd. Bez wprowadzenia w życie innowacyjnych rozwiązań nie obronimy naszego środowiska przed dalszą degradacją. Jednym z czynników najsilniej wpływających na jakość środowiska w Polsce jest dynamiczny wzrost transportu drogowego. Stale rosnąca liczba przewozów, rozbudowa infrastruktury drogowej pociąga za sobą wzrost emisji hałasu i zwiększa poziom zanieczyszczenia powietrza.

Dlatego, by zminimalizować niekorzystny wpływ emisji liniowej, której negatywne skutki środowiskowe i zdrowotne są dobrze udokumentowane, trzeba sięgnąć po rozwiązania niwelujące szkodliwy wpływ zanieczyszczeń pochodzących z transportu samochodowego. Jednym z nich jest stosowany powszechnie wysiew traw na poboczach i pasach rozgraniczających jezdnie. Rozwiązanie to poprawia retencję i stanowi barierę dla zanieczyszczeń. Ma jednak wiele aspektów negatywnych:

- Trawnik z siewu to monokultura lub mieszanka najwyżej kilku powszechnie występujących gatunków traw. Oznacza to zmarnowanie szansy na stworzenie siedliska o dużej różnorodności biologicznej.
- Z powodu braku różnorodnych trwałych gatunków bylin nie powstaje konkurencja dla inwazyjnych gatunków obcych, które zyskują warunki do nadmiernego rozrostu i rozpowszechnienia się.
- Skład mieszanek na trawniki przydrożne nie przypomina siedlisk naturalnych, przez co nie spełnia istotnych funkcji ekologicznych.
- Pobocza trawiaste kosi się 5 razy w roku. To powoduje ponoszenie niepotrzebnych nakładów finansowych i jałowienie gleby poprzez brak retencji.
- Częste koszenie poboczy sprzętem spalinowym stanowi źródło zanieczyszczeń powietrza. Z analizy danych Source Classification Codes United States Environmental Protection Agency wynika, że spalinowy sprzęt ogrodniczy odpowiada w USA za emisję aż 11 proc. zanieczyszczeń ze źródeł nietransportowych.

W tym świetle zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest sianie przy drogach tzw. łąk kwietnych, czyli kompozycji rodzimych gatunków roślin, które mają znacznie więcej zalet od tradycyjnych trawników.

- Łąki oczyszczają powietrze i obniżają jego temperaturę. Rosnące na nich rośliny znacznie lepiej absorbują pyły pochodzące ze spalin i ścierania opon niż trawy. Rośliny rosnące na łąkach są nawet 10 razy wyższe niż trawnik, dzięki czemu lepiej wyłapują pyły tworzące smog.
- Wysiew łąk znacznie obniża koszty utrzymania dróg. Rocznie w Polsce wydajemy 350 mln złotych na koszenie poboczy. Wybór łąk kwietnych w miejsce trawników to ograniczenie

koszenia do maksymalnie dwóch zabiegów koszenia w roku zamiast trzech do sześciu w przypadku traw. Za tym idą znaczne oszczędności. Podczas godzinnej pracy kosiarka emituje hałas o natężeniu 90 dB i spaliny.

- Łąki to naturalne ekostrady. Istotnym czynnikiem przemawiającym za wysadzaniem łąk kwiatnych wzdłuż dróg jest ich wysoka bioróżnorodność. Na jednej łące można spotkać nawet 300 gatunków roślin i drobnych zwierząt. W przeciwieństwie do traw, łąki kwiatne zapewniają zapylaczom pyłki i nektar. Łąka daje też licznym gatunkom przestrzeń do życia i rozmnażania się, a zimą schronienie. Jest to szczególnie istotne zważywszy, iż na przestrzeni 27 lat pomiarów w Niemczech wykazano zmniejszenie całkowitej masy owadów latających o ponad 75 procent, co ma negatywny wpływ na wysokość produkcji rolnej.
- Łąki mają o wiele lepszą retencję. Rośliny łąkowe mają nawet 25 razy dłuższe korzenie niż trawniki. Dzięki temu ich zapotrzebowanie na wodę jest znacznie mniejsze. Łąka wchłania też dwa razy więcej wody niż trawniki, a to ochrona przed podtopieniami i ratunek w czasie suszy. Dzięki dłuższym i bardziej rozbudowanym korzeniom łąki sprawdzają się jako rezerwuary wody opadowej w glebie. Dzięki temu przeciwdziałają powodziom, podtopieniom i zalewaniu dróg.
- Łąki nie potrzebują środków chemicznych i nawozów. Łąki kwiatne pięknie wyglądają bez nawożenia i stosowania środków ochrony roślin. Obecnie w lipcu poruszając się drogami po województwie łódzkim możemy zaobserwować jedynie brązowe potacie wyschniętych trawników wzdłuż dróg publicznych oraz kikuty nowoposadzonych, przesuszonych drzew bez worków nawadniających. Pielęgnacja łąki jest mniej kosztowna i znacznie bardziej przyjazna dla środowiska. Dodatkowym plusem utrzymania arealu łąk kwiatnych wzdłuż dróg publicznych oprócz pozytywnych działań na rzecz klimatu i ochrony środowiska jest aspekt ekonomiczny w postaci zmniejszenia nakładów na koszenie oraz możliwość pozyskania dodatkowego substratu do biogazowni i biometanowni na terenie województwa.

Przykładowe korzyści dla środowiska łąki kwiatnej z mieszanki roślin wytapujących pyły zawieszane w porównaniu do tradycyjnych trawników ilustruje poniższa tabela stworzona przez naukowców:

	100 ha	Na 1,2 ha (3)	na ha	1000 m ²	Na 1 m ²
Wchłaniane pyły PM 2,5 (gramy) standardowa łąka kwiatna	3500000,00	42 000,00	35 000,00	3 500,00	3,50
Liczba pszczół	6900000,00	83 000,00	69 000,00	69 00,00	69,00
CO2 wchłaniane roczne w kg	900000,00	10 800,00	9 000,00	900,00	0,90
Oszczędność wody (względem trawnika) w litrach rocznie	10000000,00	120000	100000	10 000,00	10
Oszczędność paliwa (względem trawnika) w litrach rocznie	50000,00	600	500	50,00	0,05

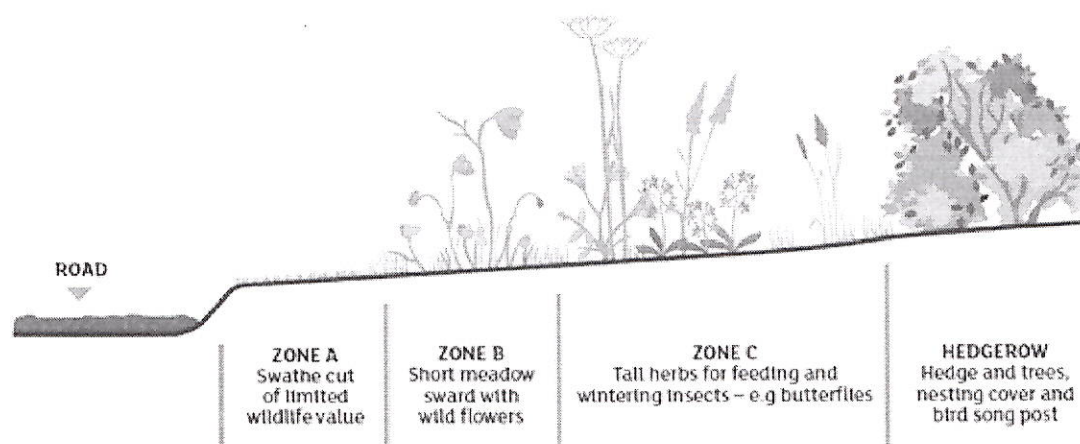
W Polsce istnieje już wiele przykładów pozytywnego wpływu łąk przy ciągach komunikacyjnych. Łąki na poboczach dróg znakomicie sprawdziły się już min. w Białymstoku, Krakowie, Warszawie i trasie A1. Jeden z pierwszych projektów łąkowych wprowadził w życie Kraków. Od 2017 roku powstało tam 30 hektarów łąk kwiatnych, większość przy drogach. W Białymstoku powstało ponad 6 hektarów łąk

kwietnych, w tym specjalnie dobrana łąka antysmogowa. Projekt zaczął się w 2018 roku; obszary nim objęte ciągle się powiększają. Uniwersytet w Białymstoku prowadzi na tych terenach badania dotyczące wpływu łąk kwietnych na samopoczucie mieszkańców. W Warszawie w latach 2016 - 2021 powstały ponad 4 hektary łąk kwietnych zlokalizowanych przy najbardziej obciążonych ruchem samochodowym trasach min. w środku ulicy Wawelskiej będącej częścią Trasy Łazienkowskiej. W badanie ich wpływu na środowisko oraz możliwości wyłapywania pyłów włączyli się naukowcy z SGGW. Na autostradzie A1 w 2021 udało się stworzyć ponad 1 hektar łąki przy węźle Stanisławie. Przykłady pozytywnych działań dla środowiska mamy także w Województwie Łódzkim, gdzie na ponad 50 hektarach wzdłuż autostrady A1 pod Radomskiem założono kwietne łąki. Niestety ta dobra praktyka nie jest powszechnym standardem przy administrowaniu drogami w Polsce.

Polskie prawo nie reguluje szczegółowo, jaki rodzaj nasadzeń należy stosować wzdłuż nowopowstających dróg. Każdorazowo rozstrzyga o tym projektant odpowiedzialny za dany odcinek drogi. Zadaniem projektanta jest dobór odpowiednich gatunków roślin dostosowanych dla konkretnych siedlisk i części kraju. Pewną wskazówką dla projektantów mogą być funkcjonujące w GDDKiA wytyczne dla przygotowujących specyfikacje techniczne związane z zakładaniem i pielęgnacją zieleni drogowej, które stanowią wzorcowy dokument do wykorzystania w STWiORB. Zwykła trawa preferowana jest ze względu na bezpieczeństwo ruchu - projektanci wskazywali m. in. na łatwość regulowania wysokości wzrostu, ponieważ wyższe rośliny ograniczają widoczność.

Podsumowując: nie ma nakazu siania wyłącznie trawy, ani zakazu zakładania łąk kwietnych. Jednak ze względów bezpieczeństwa i znanych sposobów utrzymania, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, projektanci i zarządcy preferują nawierzchnie trawiaste. By pogodzić te potrzeby, autorzy opracowania wskazują łąki kwietne jako optymalną metodę utrzymania zieleni drogowej. Negatywne skutki koszenia trawy przy autostradach a korzyści z założenia łąk kwietnych, wykonanego dla GDDKiA proponują zachowanie niskiego pasa traw tuż przy poboczu, dalej zaś kształtowania piętrowego roślinności z użyciem łąk kwietnych:

"Odnosząc się do »Wytycznych zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej na potrzeby Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad« warto zauważyć zawarte tam wskazanie, iż »należy analizować możliwości zaprojektowania zieleni związanej z potrzebą izolacji (...) kształtowanej piętrowo (niskie i wysokie krzewy, ewentualnie drzewa), jeśli warunki terenowe pozwalają na wygospodarowanie wolnego terenu w pasach o szerokości min. 1,5 m.



Idealised management zones across the width of a roadside verge

Formacja przedstawiona na powyższym rysunku nie stoi zatem w sprzeczności z już przyjętymi standardami, jeśli chodzi o warunki bezpieczeństwa. Dodatkowo zawarte w tym samym dokumencie wytyczne dotyczące koszenia wskazują minima szerokości takiej nisko skoszonej »opaski«, co podpowiada, iż nie jest obowiązkowe wykaszanie całości pasa zieleni: »pobocze należy z reguły kosić minimum na szerokość 1 m od nawierzchni jezdni.«

Stąd też wynika potrzeba nowych standardów utrzymania zieleni wzdłuż pasów drogowych w celu osiągnięcia celów i założeń klimatycznych Sejmiku Województwa jak i wprowadzenia kaskadowych nasadzeń w standardach. Innowacyjne podejście w wyraźny sposób przyczyni się do obniżenia kosztów utrzymania dróg w województwie.

W związku z przedstawionymi argumentami, proszę Panią Marszałek o odpowiedź na następujące pytania:

1. Czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi wraz z Departamentami Infrastruktury, Klimatu i Turystyki, Środowiska, Rolnictwa i Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich Urzędu Marszałkowskiego opracuje nowe wytyczne zakładania i utrzymania zieleni wzdłuż dróg będących pod zarządem Województwa Łódzkiego wraz z wieloletnim programem nasadzeń uwzględniającym dziejące się zmiany klimatyczne?
2. Czy powstanie w Urzędzie Wojewódzkim grupa robocza do opracowania wspomnianych powyżej wytycznych? Jeśli tak, to w jakim składzie?
3. Czy odbędą się konsultacje społeczne otwarte dla organizacji pozarządowych, ekologów, naukowców?
4. Jakie działania zostaną podjęte, aby upowszechnić nowoczesne standardy utrzymania zieleni wzdłuż dróg publicznych na szczeblu powiatowym i gminnym w województwie?

Z poważaniem



Hanna Gill-Piątek
radna Sejmiku Województwa Łódzkiego
Przewodnicząca Komisji Rozwoju Regionalnego,
Gospodarki i Bezpieczeństwa



Maciej Riemer
radny Sejmiku Województwa Łódzkiego
Przewodniczący Komisji
Budżetu i Finansów