



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W ŁODZI**

Łódź, dnia 23 marca 2011 r.

WOOŚ-II.4200.8.2011.MG  
(dotyczy: RDOŚ-10-WOOŚ-II-6613/2069/10/mg)

**DECYZJA Nr 15/2011  
z dnia 23 marca 2011 r.  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), oraz § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), art. 104, art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r, Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku, działającego z upoważnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi Pana Andrzeja Stelmaszuka, z dnia 26 sierpnia 2010 r. (otrzymanego przez RDOŚ w Łodzi w dniu 27 sierpnia 2010r.) dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**określam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic”**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek w ramach

zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” wg wariantu preferowanego przez wnioskodawcę tj. kombinacji dwóch wariantów II i I. Na początkowym odcinku (do miejscowości Lućmierz - od km 0+000 do km 4+482) droga będzie miała przebieg taki jak w wariantie II, natomiast na pozostałym odcinku taki jak ma wariant I na odcinku od km 2+732 do km 27+191. Projektowana droga będzie drogą klasy S 2/2 (dwie jezdnie – po dwa pasy ruchu w każdym kierunku), z rezerwą na trzeci pas ruchu.

W ramach inwestycji przewiduje się budowę następujących obiektów inżynierskich i urządzeń związanych z realizacją trasy:

- obiekty mostowe,
- ekrany akustyczne,
- przepusty pod drogą – przepusty do przeprowadzenia wód pod jezdnią,
- piaskowniki lub studzienki osadnikowe,
- miejsca obsługi podróżnych (MOP),
- przebudowa fragmentów istniejących dróg,
- budowę dróg dojazdowych i serwisowych,
- wyburzenia budynków,
- budowę i przebudowę sieci infrastruktury technicznej

### **Obiekty mostowe**

W ramach inwestycji przewiduje się budowę następujących obiektów mostowych:

- wiaduktów w ciągu S14 (WS),
- mostów w ciągu S14 (MS),
- wiaduktów nad S14 w ciągu łącznicy węzłowej lub drogi krzyżującej się z S14 (WD);
- przejść dla zwierząt nad S14 (WPZ).

Samochody poruszające się po S14 będą posiadać pierwszeństwo ruchu w stosunku do samochodów wjeżdżających na tę drogę. Wszystkie skrzyżowania drogi S14 z pozostałymi drogami przewidziano jako skrzyżowania bezkolizyjne tj. dwupoziomowe węzły drogowe, z wyjątkiem skrzyżowania z DK1 w wariantie II (początek zakresu opracowania). Na analizowanej S14 przewidziano następujące skrzyżowania z istniejącymi drogami:

- z istniejącą DK1 - w formie skrzyżowania typu rondo w km 0+000,
- z istniejącą autostradą A2 - w formie węzła drogowego „Emilia II” i „Emilia” w km 2+785,
- z projektowaną drogą wojewódzką DW702 stanowiącą łącznik z DK1 - w formie węzła drogowego „Lućmierz” w km 4+310,
- z istniejącą drogą krajową DK71 oraz planowanym łącznikiem do DK1 w Łodzi - w formie węzła drogowego zespolonego „Zgierz” – „Łódź - Północ” w km 8+391 i 9+683,



- z projektowaną obwodnicą Aleksandrowa Łódzkiego (odcinek od DK 71 do ulicy Szczecińskiej w Łodzi) oraz dzielnic Łodzi: Teofilów i Piaskowiec, w ciągu DK72 – w formie węzła drogowego „Łódź - Teofilów”; przewidziano węzeł z jednoczesnym wykonaniem fragmentu DK72 w celu podłączenia węzła do istniejącej sieci dróg w km 15+301,
- z projektowanym łącznikiem do DK71 w Konstantynowie Łódzkim - w formie węzła drogowego „Aleksandrów - Konstantynów” w km 18+668,
- z istniejącą ul. Maratońską w Łodzi - w formie węzła drogowego „Łódź - Retkinia”; przewidziano węzeł z dopuszczeniem kolizji na ul. Maratońskiej z jednoczesną przebudową ul. Maratońskiej w km 22+945,
- z projektowaną obwodnicą Pabianic w ciągu DK14 - w formie węzła drogowego „Lublinek” w km 26+512.

Ilość wjazdów na projektowaną S14 zostanie znacznie ograniczona w stosunku do istniejącej DK1 i DK14 przechodzącej przez centrum Łodzi i Zgierza m.in. dzięki wyprowadzeniu drogi poza obszar zurbanizowany oraz częściowemu skomunikowaniu istniejących dróg dojazdowych poprzez nowe drogi dojazdowe i serwisowe. W celu zapewnienia obsługi terenów przyległych do S14 przewidziano równoległe do S14 drogi serwisowe. Trasa S14 będzie przebiegała bezkolizyjnie w stosunku do linii kolejowych i tramwajowych.

### **Ekran akustyczny**

W ramach projektowanej inwestycji zostaną zrealizowane ekrany akustyczne wzdłuż trasy w miejscach, gdzie obwodnica przebiegać będzie w niewielkiej odległości od zabudowy mieszkaniowej, szkół, szpitali i ogródków działkowych.

Orientacyjne parametry ekranów akustycznych przedstawiono w *Tabeli Nr 1*

**Tabela Nr 1 Orientacyjne parametry projektowanych ekranów**

| Wariant przebiegu S14 | długość ekranu | wysokość ekranu |
|-----------------------|----------------|-----------------|
| Wariant preferowany   | 5 515 m        | 3 m             |
|                       | 7 445 m        | 4 m             |
|                       | 3 035 m        | 5 m             |
|                       | 20 170 m       | 6 m             |

Łączna, orientacyjna długość ekranów wynosić będzie zatem:

- dla wariantu preferowanego - ok. 36 165 m.

### **Piaskowniki lub studzienki osadnikowe**

W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych oraz środowiska gruntowo – wodnego, przed wprowadzeniem wód opadowych do odbiorników, przewidziano ich oczyszczanie w piaskownikach i studzienkach osadnikowych.

### **Miejsca obsługi podróżnych**

Miejsca obsługi pasażerów (MOP) zostały zaplanowane w następującym miejscu:

- dla wariantu preferowanego - km 11+450 wariantu I.

Inwestor przewiduje MOP-y kategorii II, które pełnią funkcję wypoczynkowo – usługową. Orientacyjna powierzchnia MOP-ów wynosić będzie ok. 3 ha. Wyposażenie MOP-u kategorii II obejmuje: stanowiska postojowe, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe i sanitarne, oświetlenie, stacje paliw, stanowiska obsługi pojazdów oraz obiekty gastronomiczno-handlowe i informacji turystycznej.

## **2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:**

- 2.1. place budowy, zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie;
- 2.2. bazy materiałowe i paliwowe, zaplecza budowy oraz magazynowanie odpadów należy organizować z dala od koryt rzek i rowów;
- 2.3. w przypadku wystąpienia warunków powodujących znaczne przesuszenie podłoża i wystąpienie wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu, zalecane jest okresowe zraszanie odsłoniętego terenu w miejscu prowadzenia prac ziemnych;
- 2.4. w celu zabezpieczenia przed pyleniem, należy utrzymywać w dobrym stanie i czystości drogi technologiczne;
- 2.5. podczas realizacji inwestycji należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zamulaniem wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu i przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy dróg oraz wyciekami z maszyn i samochodów;
- 2.6. w przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody odprowadzane do odbiorników powinny być mechanicznie oczyszczone z zawiesiny (piasku, gliny, itp.);
- 2.7. ścieki bytowe z baz zaplecza technicznego należy gromadzić w szczelnych zbiornikach i wywozić na punkty zlewne oczyszczalni ścieków;
- 2.8. zaplecza budowy należy zorganizować poza:
  - a) obszarami zabudowy mieszkaniowej,
  - b) bezpośrednim zasięgiem koron drzew,
  - c) dolinami rzek,
  - d) korytarzami ekologicznymi,

- e) rezerwatami przyrody;
- 2.9. zorganizować zaplecza budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić:
- a) uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp.,
  - b) usytuowanie na włączeniu placu budowy lub drogi technologicznej do drogi publicznej stanowiska do czyszczenia opon samochodów wyjeżdżających z budowy na drogę (strumieniem wody bądź sprężonym powietrzem),
  - c) uszczelnienie nawierzchni, gdzie magazynowane będą odpady niebezpieczne np.: zanieczyszczone grunty,
- 2.10. stosować sprawny sprzęt i środki transportu, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko;
- 2.11. sprawować stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami;
- 2.12. uporządkować teren budowy po zakończeniu etapu realizacji oraz wykonać prace porządkowe, a teren tymczasowych placów budowy przywrócić do poprzedniego stanu;
- 2.13. powstające w trakcie budowy odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty; odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i nie dopuszczać do mieszania odpadów celem przekazania do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się odzyskiem bądź unieszkodliwianiem posiadających stosowne uzgodnienia;
- 2.14. w przypadku zanieczyszczeń gleby lub ziemi podczas realizacji przedsięwzięcia, należy wykonać rekultywację zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących standardów jakości gleby lub ziemi;
- 2.15. grunt z wykopów zanieczyszczony w stopniu przekraczającym standardy jakości gleby lub ziemi, należy przekazać do unieszkodliwienia, zgodnie z przepisami ustawy o odpadach;
- 2.16. masy ziemne powstałe w trakcie realizacji inwestycji w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji, w szczególności w celu nasadzeń roślin, niwelacji i rekultywacji terenu, dopuszcza się także inny sposób zagospodarowania mas ziemnych przy uwzględnieniu następujących warunków:
- a) możliwe jest wykorzystanie mas ziemnych do: urządzania terenów zieleni, do rekultywacji terenów zdegradowanych, do rekultywacji składowisk odpadów,
  - b) dopuszczalne jest przekazanie osobom fizycznym na ich potrzeby,

- c) wywóz mas ziemnych z placu budowy prowadzić w godzinach dziennych (6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>) w rejonie obszarów zabudowy mieszkalnej,
  - d) nie dopuszczać do pylenia podczas transportu,
  - e) prowadzić ewidencję przekazanych mas osobom prawnym i osobom fizycznym;
- 2.17. wydzielić na placu budowy oraz w miejscu wykonywania zadania inwestycyjnego miejsca awaryjnych napraw sprzętu – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed skażeniem środowiska gruntowo-wodnego tj. substancjami ropopochodnymi;
- 2.18. należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
- 2.19. likwidację zbiorników wodnych, będących siedliskiem płazów należy przeprowadzić poza ich sezonem rozrodczym i lęgowym pod ścisłym nadzorem herpetologicznym;
- 2.20. wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków przypadającym na okres od 1 marca do 31 sierpnia włącznie;
- 2.21. straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, wyłącznie gatunków rodzimych, przy uwzględnieniu uwarunkowań siedliskowych, architektury krajobrazu, ochrony zabytków, wymogów bezpieczeństwa oraz warunków technicznych;
- 2.22. w okresie realizacji inwestycji zapewnić nadzór środowiskowy, a na terenach wzmożonej migracji płazów w trakcie wykonywania robót budowlanych należy zapewnić również nadzór herpetologiczny;
- 2.23. w rejonie wzmożonego występowania zwierząt, w szczególności na terenach podmokłych place budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt, za pomocą siatek wygradzających, montowanych na głównych kierunkach migracji, w tym siatek dla płazów;
- 2.24. konieczne obniżenie poziomu wód podziemnych związane z wykonywaniem wykopów nie może zakłócać stosunków wodnych;
- 2.25. nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;
- 2.26. przejścia przez rowy i cieki wykonywać przy minimalnym zaburzeniu hydrologii cieku oraz przy minimalnej ingerencji w jakość wód (ograniczać prace w brzegach i korycie wody);
- 2.27. w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień i stosować metody ograniczające ilość odpompowywanej wody;



- 2.28. w trakcie eksploatacji drogi należy dokonywać systematycznie, co najmniej 2 razy w roku, w okresie wiosny i jesieni, przeglądów urządzeń oczyszczających ścieki deszczowe zainstalowanych na wylotach do odbiorników;
- 2.29. w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>);
- 2.30. w celu ochrony stanowisk archeologicznych i zminimalizowania potencjalnych uszkodzeń inwestor powinien zastosować się do następujących zaleceń:
- a) na całej długości budowanej drogi roboty ziemne muszą być prowadzone pod nadzorem specjalisty archeologa,
  - b) w przypadku odkrycia wcześniej nierozpoznanego znaleziska archeologicznego na wykonawcy ciąży obowiązek wstrzymania robót i powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta gminy stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków,
  - c) wznowienie wstrzymanych robót – na podstawie zezwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków.

### 3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

#### 3.1. emisja hałasu do środowiska:

- a) w projekcie budowlanym należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych zgodnie z tabelą 2:

**Tabela 2 Podstawowe parametry oraz lokalizacja ekranów akustycznych**

| <b>WARIANT PREFEROWANY</b>                     |                |                 |
|--|----------------|-----------------|
| <b>Po wschodniej stronie projektowanej S14</b> |                |                 |
| <b>Przybliżona lokalizacja</b>                 | <b>długość</b> | <b>Wysokość</b> |
| Od km 0+200 do km 0+460 wariantu II            | 315 m          | 4 m             |
| Od km 0+490 do km 0+720 wariantu II            | 255 m          | 6 m             |
| Od km 0+720 do km 1+035 wariantu II            | 315 m          | 5 m             |
| Od km 1+035 do km 1+635 wariantu II            | 600 m          | 4 m             |
| Od km 3+300 do km 3+700 wariantu I             | 400 m          | 6 m             |
| Od km 5+400 do km 6+000 wariantu I             | 605 m          | 6 m             |
| Od km 6+000 do km 6+700 wariantu I             | 700 m          | 3 m             |
| Od km 6+700 do km 6+800 wariantu I             | 100 m          | 4 m             |
| Od km 6+800 do km 7+310 wariantu I             | 515 m          | 6 m             |

|   |        |     |
|---|--------|-----|
| Od km 7+560 do km 8+520 wariantu I                  | 995 m  | 6 m |
| Po północnej stronie węzła „Zgierz”-„Łódź- Północ”  | 220 m  | 6 m |
| Po wschodniej stronie węzła „Zgierz”-„Łódź- Północ” | 185 m  | 6 m |
| Od km 9+720 do km 9+830 wariantu I                  | 240 m  | 3 m |
| Od km 9+830 do km 10+000 wariantu I                 | 180 m  | 4 m |
| Od km 10+000 do km 10+590 wariantu I                | 600 m  | 3 m |
| Od km 10+590 do km 10+890 wariantu I                | 310 m  | 6 m |
| Od km 11+390 do km 11+650 wariantu I                | 300 m  | 5 m |
| Od km 11+950 do km 12+590 wariantu I                | 650 m  | 6 m |
| Od km 13+155 do km 14+135 wariantu I                | 980 m  | 4 m |
| Od km 14+135 do km 15+140 wariantu I                | 1010 m | 6 m |
| Od km 15+320 do km 15+730 wariantu I                | 500 m  | 3 m |
| Od km 15+730 do km 16+445 wariantu I                | 715 m  | 6 m |
| Od km 16+550 do km 17+000 wariantu I                | 455 m  | 6 m |
| Od km 17+900 do km 18+300 wariantu I                | 400 m  | 6 m |
| Od km 18+800 do km 19+190 wariantu I                | 390 m  | 6 m |
| Od km 19+335 do km 20+385 wariantu I                | 1050 m | 6 m |
| Od km 20+385 do km 20+640 wariantu I                | 255 m  | 4 m |
| Od km 20+640 do km 20+750 wariantu I                | 110 m  | 5 m |
| Od km 20+750 do km 21+000 wariantu I                | 250 m  | 3 m |
| Od km 22+400 do km 22+900 wariantu I                | 500 m  | 6 m |
| Po południowej stronie węzła „Łódź-Retkinia”        | 655 m  | 5 m |
| Od km 23+220 do km 24+100 wariantu I                | 895 m  | 6 m |
| Od km 24+600 do km 25+000 wariantu I                | 400 m  | 3 m |
| Od km 26+100 do km 26+500 wariantu I                | 580 m  | 4 m |
| <b>Po zachodniej stronie projektowanej S14</b>      |        |     |
| Od km 0+000 do km 0+450 wariantu II                 | 460 m  | 6 m |
| Od km 1+100 do km 2+600 wariantu II                 | 1500 m | 4 m |
| Od km 5+400 do km 5+875 wariantu I                  | 475 m  | 6 m |
| Od km 5+875 do km 5+970 wariantu I                  | 95 m   | 4 m |
| Od km 5+970 do km 6+600 wariantu I                  | 630 m  | 3 m |
| Od km 7+470 do km 8+575 wariantu I                  | 1150 m | 6 m |
| Po zachodniej stronie węzła „Zgierz”-„Łódź- Północ” | 130 m  | 6 m |
| Od km 10+340 do km 10+645 wariantu I                | 305 m  | 6 m |
| Od km 10+645 do km 10+985 wariantu I                | 345 m  | 4 m |
| Od km 11+200 do km 11+385 wariantu I                | 235 m  | 3 m |
| Od km 12+090 do km 12+615 wariantu I                | 525 m  | 4 m |
| Od km 12+615 do km 13+350 wariantu I                | 740 m  | 6 m |



|   |        |     |
|---|--------|-----|
| Od km 13+350 do km 14+300 wariantu I                | 955 m  | 4 m |
| Od km 14+300 do km 15+200 wariantu I                | 1005 m | 6 m |
| Od km 15+320 do km 15+740 wariantu I                | 485 m  | 3 m |
| Od km 15+740 do km 16+400 wariantu I                | 670 m  | 6 m |
| Od km 17+500 do km 18+200 wariantu I                | 700 m  | 6 m |
| Od km 18+840 do km 19+100 wariantu I                | 260 m  | 6 m |
| Od km 19+370 do km 20+050 wariantu I                | 685 m  | 6 m |
| Od km 20+050 do km 20+870 wariantu I                | 825 m  | 5 m |
| Od km 20+870 do km 21+300 wariantu I                | 430 m  | 3 m |
| Od km 21+300 do km 21+900 wariantu I                | 600 m  | 4 m |
| Od km 21+900 do km 22+500 wariantu I                | 600 m  | 5 m |
| Od km 22+500 do km 22+735 wariantu I                | 235 m  | 6 m |
| Od km 22+735 do km 22+835 wariantu I                | 150 m  | 4 m |
| Po północnej stronie węzła „Łódź-Retkinia”          | 250 m  | 6 m |
| Po południowej stronie węzła „Łódź-Retkinia”        | 270 m  | 6 m |
| Po południowej stronie węzła „Łódź-Retkinia”        | 265 m  | 4 m |
| Od km 22+980 do km 23+210 wariantu I                | 230 m  | 5 m |
| Od km 23+210 do km 24+440 wariantu I                | 1230 m | 6 m |
| Od km 25+100 do km 25+500 wariantu I                | 405 m  | 3 m |
| Od km 26+650 do km 27+100 wariantu I                | 480 m  | 6 m |
| <b>po północnej stronie projektowanej DK72/GP</b>   |        |     |
| Od km 0+445 do km 0+930 wariantu I                  | 495 m  | 6 m |
| <b>po południowej stronie projektowanej DK72/GP</b> |        |     |
| Od km 0+000 do km 0+465 wariantu I                  | 470 m  | 6 m |
| Od km 0+465 do km 0+990 wariantu I                  | 545 m  | 3 m |
| Od km 1+840 do km 2+440 wariantu I                  | 610 m  | 6 m |
| Od km 2+440 do km 2+540 wariantu I                  | 95 m   | 3 m |

- b) ekrany należy wykonać w naturalnych barwach tzn. stonowanych odcieniach zieleni, brązu, szarości itp.,
- c) dopuszcza się zastosowanie ekranów odbijających (na obiektach),
- d) ekrany przezroczyste winny być wyposażone w geometryczny nadruk w formie pionowych pasków szerokości około 2 cm w rozstawie około 10 cm,
- e) ekrany należy wkomponować w krajobraz, zapewnić zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej,

### 3.2. gospodarka wodno-ściekowa:

- a) zaprojektować przełożenie istniejącej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej z zabezpieczeniem za pomocą rur ochronnych w miejscach kolizji z projektowaną drogą S-14,
- b) w przypadku ujęcia ścieków deszczowych z odcinków drogi lub budowli mostowych w szczelne systemy kanalizacyjne i odprowadzanie ich bezpośrednio do rzek lub rowów, należy zaprojektować na wylotach urządzenia oczyszczające zapewniające redukcję zanieczyszczeń do poziomu: dla zawiesiny ogólnej poniżej 100 mg/l i dla węglowodorów ropopochodnych poniżej 15 mg/l,
- c) w rozwiązaniach projektowych rozpatrzyć potrzebę dostosowania odbiorników ścieków deszczowych z poszczególnych odcinków drogi do przyjęcia zwiększonej ilości wód, w sposób nie powodujący zakłócenia stosunków wodnych na gruntach sąsiednich,
- d) w celu ochrony odbiorników końcowych w przypadku wystąpienia zagrożeń związanych z poważną awarią w rowach trawiastych na odcinku dolinnym należy zastosować zastawki z zamknięciem awaryjnym,
- e) zaprojektować odprowadzanie ścieków bytowych i technologicznych (np. z myjni pojazdów) z MOP do istniejącej kanalizacji sanitarnej (w przypadku takiej możliwości) albo do bezodpływowych zbiorników z wywozem ich do najbliższej oczyszczalni ścieków,
- f) wody opadowe odprowadzane z terenu projektowanych MOP-ów przed wprowadzeniem do projektowanych rowów trawiastych należy oczyszczać w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych,

### 3.3. ochrona przyrody:

- a) dla zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt oraz użytkowników drogi, całą trasę drogi ekspresowej należy wygrodzić od terenów sąsiednich siatkami o wysokości co najmniej 220 cm na terenach otwartych i 240 cm na odcinkach przebiegających przez duże kompleksy leśne. Siatkę wygradzającą należy wkopać w ziemię na głębokość co najmniej 30 cm, ponadto siatka musi posiadać zmienną wielkość oczek, zmniejszającą się ku dołowi,
- b) należy zaprojektować przejścia dla zwierząt zgodnie z Tabelą 3:

**Tabela 3 Proponowana lokalizacja i parametry projektowanych przejść dla zwierząt**

| Wariant preferowany     |      |   |                            |
|-------------------------|------|---|----------------------------|
| Przybliżona lokalizacja | Typ  | Rodzaj przejścia  | Wariant                    |
| km 0+900                | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim)   | II                         |
| km 1+000                | p-p  | przejście dla płazów (przepust suchy)   | II                         |
| km 3+100                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | II                         |
| km 3+661                | p-gd | przejście górne dla dużych i średnich zwierząt (przejście górne)  | II                         |
| km 3+900                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | II                         |
| km 2+950                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 4+562                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 5+230                | p-dś | przejście dolne dla średnich zwierząt (przepust suchy)  | I                          |
| km 6+400                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 7+450                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 8+208                | p-m  | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt małych (obiekt mostowy nad rz. Bzurą, drogą powiatową nr 5136E oraz DK71)   | I                          |
| km 8+400                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (zespalone z ciekim - obiekt mostowy nad rz. Bzurą)*                              | (I)<br>DK71                |
| km 9+709                | p-m  | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt małych (obiekt mostowy nad rz. Wrząca + łącznik do Al. Włókniarzy w Łodzi)* | I                          |
| km 9+709                | p-m  | 2 przejścia dla zwierząt małych (obiekty mostowe nad rz. Wrząca – węzeł zespolony „Zgierz” – „Łódź – Północ”)*                      | (I)<br>2 łącznice<br>węzła |
| km 11+065               | p-dd | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych i średnich (obiekt mostowy nad rz. Sokołową)                         | I                          |
| km 12+200               | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim – rz. Aniołówka)   | I                          |
| km 12+200               | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim – rz. Aniołówka)   | (I) droga<br>lokalna       |
| km 13+350               | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim)   | I                          |
| km 13+850               | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim – rz. Zimna Woda)  | I                          |
| km 14+600               | p-dś | przejście dla zwierząt średnich (przepust dolny)  | I                          |
| km 15+700               | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim – rz. Lubczyna)  | I                          |
| km 16+ 522              | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 16+900               | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 18+200               | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 18+950               | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim)   | I                          |

|           |      |  |   |
|-----------|------|--|---|
| km 19+533 | p-dś | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt średnich (obiekt mostowy nad rz. Jasieniec)**                    | I |
| km 20+101 | p-dś | przejście dolne dla średnich zwierząt (przepust suchy)   | I |
| km 21+119 | p-dd | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych i średnich (obiekt mostowy nad rz. Łódką + drogą lokalną) | I |
| km 21+500 | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)   | I |
| km 22+100 | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)   | I |
| km 24+149 | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)   | I |
| km 24+517 | p-dd | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych i średnich (obiekt mostowy nad rz. Ner)                   | I |
| km 24+778 | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim)  | I |
| km 25+701 | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)   | I |

\* - min. wysokość przejścia 2 m,  
\*\* - min. wysokość przejścia 2,5 m

Oznaczenia:

p-gd – przejście górne dla dużych i średnich zwierząt,  
p-dd – przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt,  
p-dś – przejście dolne dla średnich zwierząt,  
p-m – przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów,  
p-p – przejście dla płazów.

- c) projektowane przejścia dla zwierząt powinny posiadać minimalne wymiary wskazane poniżej (parametr wysokości nie dotyczy przejść w km 8+400, 9+709, 19+533):

| Rodzaj przejścia  | Szerokość [m]   | Wysokość [m] |
|---|---|--------------|
| przejście górne dla dużych i średnich zwierząt                    | 50  | -            |
|   | nachylenie powierzchni maksymalnie 15%, stosunek szerokości do długości przejścia co najmniej 0,8 |              |
| przejścia dla dużych i średnich zwierząt pod poszerzonymi mostami | min. 5 dla cieków do 3 m szerokości   | min. 3,5     |
|   | min. 10 dla większych rzek  | min. 5       |
|   | rozwinęte względem współczynnika ciasnoty np. ok 7×3 m przy 30 metrowym przejściu                 |              |
| przejście średnie dolne   | 6   | 2,5          |
|   | rozwinęte względem współczynnika ciasnoty $\geq 0,7$  |              |
| przejście małe dolne  | 2   | 1,5          |
|   | rozwinęte względem współczynnika ciasnoty $\geq 0,07$   |              |
| przepust dla płazów   | 1,5   | 1            |

- d) przejścia dla płazów niezwiązane z ciekami należy wykonać jako jednopoziomowe, suche,  
e) przejścia związane z ciekami należy wyposażać w obustronne półki suche dostępne z poziomu terenu przy wylocie,  
f) siatki wygradzające muszą zapewniać zwierzętom swobodny dostęp do przejść,

- g) odcinki naprowadzające należy osłonić zielenią,
- h) w rejonie wszystkich przejść dla płazów oraz zwierząt małych, w wewnętrzne skarpy rowów przydrożnych należy wbudować element barierowy wysokości co najmniej 50 cm po 50 m z każdej strony przejścia (np. w postaci siatki o oczkach średnicy min. 0,5 cm, wkopanej w ziemię wraz z przewieszką – u góry wywiniętej w stronę wędrujących zwierząt lub innej szczelnej bariery) doprowadzający zwierzęta do przejść,
- i) w przypadku przejść zespolonych z przepustem ukształtowanie wlotu/wylotu powinno umożliwiać małym zwierzętom wejście na suchą półkę,
- j) przejścia zespolone z ciekami wodnymi muszą umożliwiać migrację po obu brzegach rzeki,
- k) na powierzchni przejścia górnego oraz obszarach najść do przejść należy:
  - wybudować po obydwu stronach przejść osłony antyolśnieniowe o wysokości 2,2-2,4 m oraz obsadzić je zwartymi pasami pnączy i innymi formami zieleni, w tym drzewiastej i krzewiastej,
  - na powierzchni przejść utworzyć warstwę ziemi o miąższości min. 80 cm, w tym ok. 50 cm ziemi urodzajnej,
- l) po obu stronach przejść należy zaprojektować i wykonać strefy roślinności naprowadzającej zwierzęta na przejścia, strefa naprowadzająca powinna łagodnie przechodzić w podejście i przejście bez widocznych załamów pionowych, skarpy naprowadzające zwierzęta na przejścia górne powinny być łagodne ze wszystkich stron, a nie tylko z kierunku prostopadłego do przebiegu drogi,
- m) przejścia dla zwierząt dużych i średnich (z wyłączeniem przejść zespolonych z drogami publicznymi) należy zagospodarować w sposób uniemożliwiający poruszanie po nich pojazdów mechanicznych,
- n) do obsadzania powierzchni przejść i ich sąsiedztwa, w tym zieleni pełniącej funkcję izolacyjną oraz naprowadzającą, należy wykorzystywać tylko rodzime i zgodne z naturalnym siedliskiem, występujące w sąsiedztwie gatunki drzew i krzewów,
- o) powierzchnia przejść dolnych i górnych nie może być sztucznie utwardzona ani wysypana tłuczniem, który mógłby kaleczyć lub utrudniać zwierzętom przechodzenie,
- p) po obu stronach przejść dla zwierząt nie należy lokalizować nowych utwardzonych dróg dojazdowych, głębokich rowów odwadniających oraz innych urządzeń (np. osadników, zbiorników retencyjnych), które mogłyby utrudniać zwierzętom dostęp do przejścia – nie dotyczy to dróg publicznych planowanych do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia,



- q) dna przepustów suchych powinny być pokryte warstwą ziemi mineralnej, a w części przeznaczonej dla zwierząt powinny posiadać wyrównaną powierzchnię,
- r) w rejonie przejść dla zwierząt należy unikać lokalizowania urządzeń oświetleniowych, a w przypadkach wymagających zastosowania oświetlenia należy je zaprojektować tak, by słup światła nie oświetlał powierzchni przejść dla zwierząt i najść na przejścia,
- s) oczka wodne będące siedliskiem gatunków chronionych roślin i zwierząt planowane do likwidacji należy odtworzyć poza wygrodzonym terenem drogi i pozostawić do naturalnej sukcesji,
- t) wzdłuż odcinków S14 przebiegających przez tereny otwarte oraz w rejonie węzłów należy zastosować nasadzenia zieleni krajobrazowej (estetycznej), natomiast na terenie lasów – pasy zieleni dogęszczającej, zgodnie z poniższą orientacyjną lokalizacją:

**Nasadzenia krajobrazowe i izolacyjne:**

– odcinek według przebiegu wariantu I: dla S14 od km 4+100 do km 4+500; od km 8+300 do km 8+700; od km 15+100 do km 15+500; od km 24+200 do km 24+900,

**Nasadzenie zieleni dogęszczającej:**

– odcinek według przebiegu wariantu II: dla S14 od km 0+800 do km 1+050; od km 1+800 do km 4+482; odcinek według przebiegu wariantu I: dla S14: od km 2+737 do km 3+000; od km 6+700 do km 7+800,

- u) należy dobrać gatunkowo drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej, tak by były one odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do zieleni sąsiednich siedlisk,
- v) poza obszarami zurbanizowanymi do nasadzeń należy stosować wyłącznie gatunki rodzime,
- w) podczas dokonywania nasadzeń należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa,
- x) zieleni w rejonie węzłów drogowych należy zaprojektować jako zieleni średnią i wysoką z maksymalnym wykorzystaniem powierzchni terenu, w tym przestrzeni pomiędzy drogą S14 a łącznicami,
- y) nasadzenia należy dokonywać materiałem nasadzeniowym o dobrze wykształconych systemach korzeniowych i koronach, przy czym dla drzew liściastych obwód pnia mierzony na wysokości 1,3 m powinien wynosić powyżej 12 cm, dla drzew iglastych minimalna wysokość sadzonki 1,5 m.



#### 4. Na etapie eksploatacji należy prowadzić monitoring:

- 4.1. z uwagi na niekorzystne działanie jonów chloru VII pochodzących z substancji stosowanych do zimowego usuwania śliskości dróg przejawia się tym, że zatrzymywane w dużej ilości w tkankach roślin powodują ich chlorozę (żółknięcie liści i igieł), która prowadzi do częściowego lub całkowitego zamierania roślin należy przeprowadzić badania kontrolne chlorozy liści i igieł. Badania należy przeprowadzić w pasie 100 m od krawędzi jezdni po obu stronach drogi po pierwszym, drugim i piątym sezonie zimowym, w drugiej połowie drugiego kwartału. W przypadku stwierdzenia objawów nienaturalnego żółknięcia igieł, należy niezwłocznie podjąć działania pozwalające wyeliminować to zjawisko, np. poprzez wprowadzenie zieleni ochronnej w formie:
- a) pnączy posadzonych przy siatce wygradzającej drogę,
  - b) gęstych szpalerów drzew i krzewów liściastych z gatunków odpornych na presję powodowaną przez drogę,
- odpowiednio dobranych gatunkowo do warunków siedliskowych;
- 4.2. ze względu na możliwość wypadania roślin wprowadzonych jako działania minimalizujące oddziaływania, w tym drzew i krzewów, przez okres 5 lat należy prowadzić coroczny monitoring stanu zieleni, a w przypadku stwierdzenia strat względem projektu budowlanego podjąć działania skutkujące uzupełnieniem braków;
- 4.3. przez okres 5 lat należy prowadzić coroczny monitoring efektywności funkcjonowania zaprojektowanych przejść i przepustów dla zwierząt, jak również monitoring zaprojektowanych przejść pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni przejść i przepustów oraz pod względem penetracji przez ludzi, włączając do monitoringu także kontrolę ogrodzeń. W przypadku stwierdzenia ubytków w zagospodarowaniu przejść i przepustów należy niezwłocznie podjąć działania w celu naprawy braków. Po stwierdzeniu oznak wykorzystywania przejść dla zwierząt przez ludzi, szczególnie ruch kołowy, należy niezwłocznie podjąć działania uniemożliwiające niepowołaną obecność ludzi poprzez:
- a) wyłożenie na wejściach dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów,
  - b) luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia,
  - c) obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia;
- 4.4. co roku, przez okres 5 lat, do 30 września należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi sprawozdanie z wyników przeprowadzonego monitoringu, o którym mowa w pkt. 4.2 i 4.3 oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.

5. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.
6. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
7. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.
  - 7.1. analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania;
  - 7.2. w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony;
  - 7.3. w sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
8. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny oraz ważny interes wnioskodawcy (strony).

## UZASADNIENIE

Pan Andrzej Stelmaszuk reprezentujący Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Konieczynowej 11, 03-612 Warszawa, pismem znak: PD/AGA/PR-432/1941/08/2010 z dnia 26 sierpnia 2010r. (otrzymanym przez RDOŚ w Łodzi w dniu 27 sierpnia 2010r.) skierowanym do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, działając w imieniu Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi (pełnomocnictwo znak: GDDKiA-O/Ł-P2-ms-S14/56/2010 z dnia 16 sierpnia 2010r.), złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek”.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008, nr 199 poz. 1227 ze zm.) do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączone zostały:

1. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – 3 egzemplarze wraz z zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych,

2. poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
3. wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

oraz:

4. oryginał pełnomocnictwa Inwestora.

Po weryfikacji otrzymanej dokumentacji, czy spełnia ona warunki formalne określone w art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008, nr 199 poz. 1227 ze zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wszczął postępowanie w przedmiotowej sprawie. W dniach od 10 września 2010 r. do 24 września 2010r. na podstawie art. 49 w powiązaniu z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) podano do publicznej wiadomości w formie obwieszczenia (pismo z dnia 2 września 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-o/10/mg) informację o wszczęciu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek. Informacja ta została wywieszona na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi oraz przekazana pismem znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-1/10/mg z dnia 2 września 2010r. do wnioskodawcy, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, oraz jednostek samorządu terytorialnego, przez które przebiega przedmiotowa droga niezależnie od wariantu (Urząd Miasta Łodzi, Urząd Gminy w Pabianicach, Urząd Miejski w Konstantynowie Łódzkim, Urząd Miejski w Aleksandrowie Łódzkim, Urząd Gminy w Zgierzu oraz Urząd Miasta Zgierza), w celu wywieszenia powyższej informacji na tablicach ogłoszeń wspomnianych Urzędów. Ponadto informacja o wszczęciu postępowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia została zamieszczona na stronie internetowej RDOŚ w Łodzi.

Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 2 września 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-o/10/mg o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek

zostało udostępnione w następujący sposób: w Urzędzie Gminy Zgierz obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 10 września 2010r. – 24 września 2010r. oraz na terenie sołectw Słowik, Emilia oraz Lućmierz od dnia 8 września 2010r.; w Urzędzie Miasta Zgierza obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w dniach 10 września 2010r. – 24 września 2010r.; w Urzędzie Miejskim w Aleksandrowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 10 września 2010r. – 24 września 2010r.; w Urzędzie Gminy w Pabianicach obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 6 września 2010r. – 24 września 2010r.; w Urzędzie Miasta Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta w dniach 10 września 2010r. – 24 września 2010r.; w Urzędzie Miejskim w Konstantynowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 9 września 2010r. – 30 września 2010r.; w GDDKiA Oddział w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 10 września 2010r. – 30 września 2010r.; w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 8 września 2010r. – 27 września 2010r. oraz zostało umieszczone na stronie internetowej RDOŚ w Łodzi w dniu 10 września 2010r.

Pismem z dnia 21 września 2010r., znak: GDDKiA-OŁ/P-4/ag-4100/54/61/10 (data wpływu w dniu 1 października 2010r.) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z prośbą o zapewnienie w trakcie prowadzonego postępowania możliwości udziału społeczeństwa w formie otwartej rozprawy administracyjnej.

W dniu 5 października 2010r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi wpłynęło pismo znak: GDDKiA-OŁ-P2-ms-S14/72/10 z dnia 22 września 2010r. w którym Inwestor zwraca się z prośbą o uwzględnienie w tytule decyzji następującego zapisu: „Budowa drogi ekspresowej S14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic”. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi w dalszym postępowaniu w przedmiotowej sprawie uwzględniał zmieniony tytuł wniosku.

Po merytorycznej analizie dokumentacji załączonej do wniosku o wydanie decyzji, w tym raportu oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi uznał ją za niewystarczającą pod względem merytorycznym i pismem znak: RDOŚ-10-WOŚ.II-6613/2069/10/mg z dnia 24 września 2010r. wezwał pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia w terminie 21 dni od dnia otrzymania wezwania informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji. Pełnomocnik Inwestora Pan Andrzej Stelmaszuk reprezentujący Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o.

z siedzibą w Warszawie przy ul. Konieczynowej 11, 03-612 Warszawa pismem z dnia 7 października 2010r. znak: PD/AGA/PR-432/2264/10/2010 zwrócił się z prośbą o wydłużenie terminu złożenia uzupełnienia do raportu ooś. Pełnomocnik Inwestora prośbę swą motywował koniecznością wykonania ponownych obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu wraz z wykonaniem załączników graficznych oraz weryfikacji terenowej uwag związanych z ochroną przyrody.

Wnioskodawca pismem z dnia 5 listopada 2010r. znak: PD/AGA/PR-432/2485/11/2010 (data wpływu 8 listopada 2010r.) przesłał do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi wymagane uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, załączając również skorygowane kopie map ewidencyjnych z zaznaczoną granicą planowanego terenu pod przedsięwzięcie wraz z zasięgiem oddziaływania drogi ekspresowej S-14. Mapy sytuacyjno – wysokościowe posiadały większą skalę, a co za tym idzie mniejszą dokładność odwzorowania terenu, względem zaktualizowanych map ewidencyjnych. Trudność w kalibracji tych dwóch map spowodowała nieznaczne przesunięcie. Skorygowane kopie map ewidencyjnych z zaznaczoną granicą terenu planowanego przedsięwzięcia wraz z zasięgiem oddziaływania drogi ekspresowej S14 zostały przekazane do RDOŚ w ramach uzupełnienia do raportu. Zmiany te jednak nie wносиły znaczących zmian do przedstawionych w raporcie zasięgów oddziaływania przedmiotowej drogi na środowisko. Po weryfikacji uzupełnionej dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi uznał ją za kompletną.

Po uzupełnieniu przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi działając na podstawie art. 33 ust. 1 w związku z art. 3 ust. 1 pkt 11 oraz art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) poprzez obwieszczenie (pismo z dnia 9 grudnia 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-us/10/mg) zawiadomił strony postępowania oraz wszystkich zainteresowanych o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej, w terminie od 20 grudnia 2010r. do 10 stycznia 2011r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska



w Łodzi przy ul. Traugutta 25. Jednocześnie działając na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) nawiązując do art. 9 k.p.a. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie (pismo z dnia 9 grudnia 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-10/10/mg) podał do publicznej wiadomości zawiadomienie o otwartej rozprawie administracyjnej dla społeczeństwa która odbyła się 5 stycznia 2011r. o godzinie 15<sup>00</sup> w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź oraz zawiadomił, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” nastąpi z przekroczeniem terminu liczonego od dnia 27 sierpnia 2010 r., wyznaczając jednocześnie nowy planowany termin wydania decyzji do dnia 28 lutego 2011r.

Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 9 grudnia 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-us/10/mg zawiadamiające strony postępowania oraz wszystkich zainteresowanych o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, składania uwag i wniosków ramach postępowania o wydanie decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek zostało udostępnione w następujący sposób: w Urzędzie Gminy Zgierz obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 17 grudnia 2010r. – 10 stycznia 2011r. oraz na terenie sołectw Słowik, Emilia oraz Lućmierz od dnia 20 grudnia 2010r.; w Urzędzie Miasta Zgierza obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w dniach 20 grudnia 2010r. – 10 stycznia 2011r.; w Urzędzie Miejskim w Aleksandrowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 20 grudnia 2010r. – 11 stycznia 2011r.; w Urzędzie Gminy w Pabianicach obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 20 grudnia 2010r. – 11 stycznia 2011r.; w Urzędzie Miasta Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta w dniach 20 grudnia 2010r. – 13 stycznia 2011r.; w Urzędzie Miejskim w Konstantynowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 15 grudnia 2010r. – 18 stycznia 2011 r.; w GDDKiA Oddział w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 13 grudnia 2010r. – 12 stycznia 2011r.; w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 13 grudnia 2010r. – 17 stycznia 2011r. oraz zostało umieszczone na stronie internetowej RDOŚ w Łodzi w dniu 13 grudnia 2010r.



Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 9 grudnia 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-10/10/mg zawiadamiające strony postępowania oraz wszystkich zainteresowanych o otwartej rozprawie administracyjnej dla społeczeństwa, o przekroczeniu terminu wydania przedmiotowej decyzji oraz o wyznaczeniu nowego planowanego termin wydania decyzji do dnia 28 lutego 2011r. zostało udostępnione w następujący sposób: w Urzędzie Gminy Zgierz obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 17 grudnia 2010r. – 11 stycznia 2011r. oraz na terenie sołectw Słowik, Emilia oraz Lućmierz od dnia 20 grudnia 2010r.; w Urzędzie Miasta Zgierza obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w dniach 20 grudnia 2010r. – 3 stycznia 2011r.; w Urzędzie Miejskim w Aleksandrowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 20 grudnia 2010r. – 5 stycznia 2011r.; w Urzędzie Gminy w Pabianicach obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 20 grudnia 2010r. – 11 stycznia 2011r.; w Urzędzie Miasta Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta w dniach 14 grudnia 2010r. – 10 stycznia 2011r.; w Urzędzie Miejskim w Konstantynowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 15 grudnia 2010r. – 18 stycznia 2011r.; w GDDKiA Oddział w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń w dniach 13 grudnia 2010r. – 12 stycznia 2011r.; w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 13 grudnia 2010r. – 17 stycznia 2011r. oraz zostało umieszczone na stronie internetowej RDOŚ w Łodzi w dniu 9 grudnia 2010r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi posiadając kompletną dokumentację przedmiotowej inwestycji zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z prośbą o wydanie opinii zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199 poz. 1227, ze zm.). Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi pismem z dnia 12 stycznia 2011r., znak: PWIS/NS/OZNS-476/26/10 1599 (data wpływu w dniu 17 stycznia 2011r.) zaopiniował pozytywnie bez zastrzeżeń warunki realizacji dla zamierzenia inwestycyjnego polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” – pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą

Pabianic”, w związku z zaistniałą sytuacją konfliktową związaną z wyborem wariantu przebiegu drogi S-14 w jej północnej części (od początku planowanej drogi S-14 do węzła „Lućmierz”) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z dnia 11 października 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-4/10/mg zwrócił się z prośbą do Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi o ponowne przeanalizowanie przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-14 w jej północnej części w wariantach I i II. Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się z zapytaniem, czy istnieje możliwość zastosowania urządzeń ochrony środowiska oraz przeprowadzenie kompensacji przyrodniczej w taki sposób, aby w dostatecznym stopniu zachować spójność ekosystemów leśnych w istniejącym kompleksie leśnym „Lućmierz Las”.

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z dnia 11 października 2010r., znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-3/10/mg zwrócił się z prośbą do Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o ponowne przeanalizowanie przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-14, szczególnie w północnej jej części (od początku drogi S-14 do węzła „Lućmierz”). W ww. piśmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się z zapytaniem, czy istnieje możliwość przebiegu planowanej trasy oraz prowadzenie prac budowlanych w rozpatrywanym wariantcie IA z jednoczesnym nałożeniem odpowiednich warunków, pozwalających na zminimalizowanie w dostatecznym stopniu negatywnego oddziaływania na układ folwarczny znajdujący się w miejscowości Lućmierz, budynek zajazdu przy drodze krajowej nr 1, oraz znajdujące się groby osób pomordowanych w lasach Lućmierskich.

Do dnia wydania niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi nie uzyskał pisemnej odpowiedzi od Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Łodzi w piśmie z dnia 9 listopada 2010r., znak: ZS-3-2120-315/10 (data wpływu w dniu 18 listopada 2010r.) poinformowała, iż począwszy od 2004 roku, w którym odbyły się dwa spotkania (02.07.2004r. i 23.11.2004r.) w Biurze Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, dotyczące weryfikacji i korekty trasowania drogi ekspresowej S14, zgłaszała stanowczy sprzeciw w stosunku do planowanych wariantów I i II na odcinku od początku drogi S-14 do węzła „Lućmierz”, które zdaniem RDLP w Łodzi spowodują przecięcie oraz naruszenie spójności ekosystemów leśnych w istniejącym, szczególnie cennym przyrodniczo kompleksie leśnym „Lućmierz Las”. W opinii Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi jedynym rozwiązaniem, które umożliwiłoby przeprowadzenie kompensacji przyrodniczej w taki sposób, aby w dostatecznym stopniu zachować spójność cennych ekosystemów leśnych w kompleksie „Lućmierz Las”, będzie przyjęcie do ostatecznej realizacji wariantu, uwzględniającego przebieg drogi ekspresowej S-14 we wspólnym korytarzu z drogą

krajową nr 1, na odcinku przebiegającym przez w/w kompleksy. Taka lokalizacja przedmiotowej inwestycji, zdaniem RDLP znajduje uzasadnienie nie tylko z ważnych dla zachowania i ochrony środowiska aspektów ekologicznych, ale również ze względów ekonomicznych, związanych z prowadzoną gospodarką leśną.

Problem pomiędzy wyborem wariantu trasy S-14 na tym odcinku dotyczy trzech aspektów: zachowania spójności istniejącego kompleksu leśnego, ochrony zabytkowej alei i kompleksu dworskiego oraz uciążliwości dla mieszkańców miejscowości Lućmierz. Droga w wariantach I i II będzie biec przez środek kompleksu leśnego, natomiast w wariantcie IA na znacznym odcinku przebiegać będzie skrajem lasu, wzdłuż istniejącej DK1.

Projektowana droga ekspresowa S14 na długości 3 km w wariantcie I (od 1+800 km do 4+800 km) będzie przecinać zwarty kompleks leśny – Lasy Grotnicko-Lućmierskie. W wyniku prowadzonej tu inwentaryzacji nie wykazano obecności żadnych chronionych siedlisk przyrodniczych. Teren pokrywają w całości drzewostany sosnowe. Największą powierzchnię zajmują bory świeże *Leucobryo-Pinetum* i bory mieszane *Quercus roboris-Pietum*. Niezależnie od braku chronionych siedlisk przyrodniczych lasy te ze względu na swoją rozległość pełnią ważną funkcję biocenotyczną, są jednym z większych kompleksów leśnych w otoczeniu aglomeracji łódzkiej.

Las Grotnicko-Lućmierski to jeden z większych kompleksów leśnych w granicach Nadleśnictwa Grotniki. Stanowi on ważną ostoję dla wielu cennych i chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych. Las ten od lat uważany jest za jeden z cenniejszych kompleksów leśnych w regionie (KUROWSKI 2006). Inwentaryzowany fragment kompleksu leśnego charakteryzuje się dominacją drzewostanów dębowych i sosnowych w różnym wieku. Przez tereny leśne obiektu będzie przebiegać jedynie wariant II, pozostałe warianty będą przechodzić po stronie wschodniej, przebiegając przez tereny o charakterze rolniczym. Na odcinku drogi przebiegającym w sąsiedztwie omawianego fragmentu Lasu Grotnicko-Lućmierskiego będzie zlokalizowany węzeł „Lućmierz”, w związku z tym inwestycja będzie od strony północnej przylegać do lasu ze względu na przebiegającą tam projektowaną DW702 (która będzie łączyć się z S14 za pośrednictwem węzła Lućmierz). Kolizja z siedliskiem Natura 2000 (grąd w kompleksie z kwaśną dąbrową) będzie mieć miejsce w przypadku wariantu II ok. km 5+950, ponieważ jedna z łącznic węzła „Lućmierz” będzie biec przez projektowane użytki ekologiczne w sąsiedztwie siedliska.

We wsi Lućmierz zachował się zespół zabytkowych alei, które tworzą głównie klon zwyczajny *Acer platanoides* i kasztanowiec zwyczajny *Aesculus hippocastanum*. Aleje te zlokalizowane są przy czterech ulicach wsi Lućmierz: Klonowej, Kasztanowej, Dębowej oraz Głównej. Ze względu na walory przyrodnicze, krajobrazowe, kulturowe, jak również unikatowość tego typu

założeń w okolicach Łodzi, w 2003 roku został złożony na ręce Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w Łodzi postulat objęcia tych alei ochroną prawną jako pomnika przyrody. Dziś takiej ochronie podlega tylko jeden dąb szypułkowy, a park podworski znajduje się pod opieką Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Łodzi.

Przebieg wariantu wiązać się będzie z koniecznością wyboru pomiędzy uszczupleniem zasobów leśnych i podziałem istniejącego kompleksu leśnego, a koniecznością przebiegu trasy przez środek miejscowości Lućmierz i koniecznością dokonania wyburzenia istniejącej zabudowy wielorodzinnej oraz budową dodatkowych ekranów akustycznych na trasie przechodzącej w sąsiedztwie pozostałej zabudowy mieszkaniowej. Pomimo projektowanych ekranów akustycznych na terenach podlegających ochronie akustycznej prognozowano wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu. Wariant IA wiązałby się z potencjalnym konfliktem społecznym i oporem ze strony mieszkańców tej miejscowości. Kierując się powyższymi kryteriami wybrano wariant preferowany przez wnioskodawcę, który pozwoli na zmniejszenie uciążliwości projektowanej trasy dla mieszkańców Lućmierza.

W toku prowadzonego postępowania wpłynęło do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w sumie 5 wniosków dotyczących prowadzonego postępowania. Wnioski oraz uwagi w ramach prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie złożyli:

- 1) Pani Małgorzata Radziuk (pismo z dnia 4 października 2010r., otrzymane przez RDOŚ w Łodzi w dniu 5 października 2010r.),
- 2) zbiorowo mieszkańcy m. Rąbień: Pani Marianna Głowacka, Pani Krystyna Skoneczna, Pani Grażyna Juszczak, Pan Ryszard Mistrzyński, Pan Rafał Juszczak, Pan Jan Franasik, Pani Katarzyna Oszczyk, Pani Anna Wasiak, Pan Rafał Woliński, Pani Agnieszka Guzek (pismo z dnia 30 września 2010r. otrzymane przez RDOŚ w Łodzi w dniu 5 października 2010r.),
- 3) Pan Paweł Olczak (pismo z dnia 20 grudnia 2010r. otrzymane przez RDOŚ w Łodzi w dniu 22 grudnia 2010r.),
- 4) Pan Przemysław Buczek (mail z dnia 9 stycznia 2011r. otrzymane przez RDOŚ w Łodzi w dniu 9 stycznia 2011r.),
- 5) Pani Małgorzata Radziuk (pismo z dnia 10 stycznia 2011r. otrzymane przez RDOŚ w Łodzi w dniu 10 stycznia 2011r.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem znak: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/2069-2/10/mg z dnia 11 października 2010r. przekazał wnioskodawcy oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi pismo Pani Małgorzaty Radziuk z dnia 4.10.2010r. oraz pismo mieszkańców m. Rąbień z dnia 30 września 2010r.. Jednocześnie

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się z prośbą o ustosunkowanie się do przekazanych pism.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem znak: WOOŚ-II.4200.8.2011.MG.1 z dnia 19 stycznia 2011r. kierowanym do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, oraz pismem znak: WOOŚ-II.4200.8.2011.MG.2 z dnia 19 stycznia 2011r. kierowanym do Wnioskodawcy tj. Pana Andrzeja Stelmaszuka reprezentującego Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o., przekazał pisma Pani Małgorzaty Radziuk z dnia 10 stycznia 2011r., Pana Przemysława Buczka z dnia 9 stycznia 2011r. oraz Pana Pawła Olczaka z dnia 20 grudnia 2010r., zwracając się z prośbą o ustosunkowanie się do przekazanych pism.

Wnioski i uwagi zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono poniżej:

- 1) Pani Małgorzata Radziuk w piśmie z dnia 4 października 2010r. wystąpiła z zapytaniem dotyczącym przedmiotowej inwestycji z racji posiadanej na planowanym terenie drogi działki siedliskowej w m. Słowik. Pytania brzmiały następująco:
  - a) Jakie jest stanowisko inwestora w kwestii wykupu działki przez część której jest planowany przebieg drogi S-14? Czy działka będzie wykupiona w całości czy tylko w części pod planowanym korytarzem drogi?
  - b) Jakie jest stanowisko inwestora w przypadku wykupu działek siedliskowych, co do dalszej części działek rolnych?
  - c) Czy brana jest pod uwagę propozycja przedstawienia działek zamiennych o podobnym przeznaczeniu i wielkości?
  - d) Czy jest możliwe aby, ustanowiony początek S-14 miał miejsce od głównego węzła komunikacyjnego w Emilii i w ten sposób ochronił kilka gospodarstw?

Stanowisko Inwestora w kwestii wyżej przytoczonych pytań było następujące: Inwestycja budowy drogi ekspresowej S14 będzie realizowana w trybie Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. W chwili obecnej GDDKiA dysponuje Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowym w skali 1:5000. Po uzyskaniu Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla wybranego wariantu będzie zlecone wykonanie koncepcji oraz projektu budowlanego i wykonawczego, co umożliwi złożenie wniosku do Wojewody Łódzkiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Linie rozgraniczające teren inwestycji ustalone tą decyzją będą stanowiły linie podziału nieruchomości. Część nieruchomości położona w terenie objętym liniami rozgraniczającymi drogi stanie się własnością Skarbu Państwa. Za przejętą na rzecz Skarbu Państwa część nieruchomości ustalone zostanie odszkodowanie, w odrębnym postępowaniu procedowanym przez Wojewodę, które



następnie wypłacone zostanie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wykup na rzecz Skarbu Państwa pozostałej części nieruchomości (położonej poza terenem przeznaczonym na cel budowy drogi) prowadzony jest w formie umowy cywilno - prawnej, na wniosek właściciela i po przedłożeniu dowodu o niemożliwości prawidłowego wykorzystania tej części nieruchomości na dotychczasowe cele.

Bazując na informacjach ujętych w Studium GDDKiA Oddział w Łodzi poinformowała, że na obecnym etapie Inwestor przewiduje przejęcie części działki nr 171/3, natomiast nie przewiduje przejęcia działki nr 171/5. Obecnie Inwestor nie dysponuje działkami zamiennymi.

Rozpoczęcie trasowania drogi ekspresowej na wysokości m. Słowik przy drodze krajowej nr 1 pozwala na odciążenie z ruchu tranzytowego miejscowości Emilia i Słowik, przez które przebiega istniejąca droga krajowa nr 1. Włączenie drogi ekspresowej w istniejącą drogę krajową nr 1 było planowane już w Studium trasowania drogi ekspresowej S14 opracowanym w 2005r. przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego. Zaproponowane rozwiązanie projektowe pozwala jednocześnie na wykorzystanie istniejącego węzła EMILIA na autostradzie A2 bez konieczności jego przebudowy. W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi złożone wyjaśnienia na pytania są kompletne i pokrywają się ze stanowiskiem RDOŚ w Łodzi.

2) Mieszkańcy m. Rąbień w piśmie z dnia 30 września 2010r. wnieśli następujące zastrzeżenia:

„Naszym zdaniem korytarz projektowanej drogi ekspresowej S-14 w miejscowości Rąbień, gmina Aleksandrów Łódzki przebiegającej na odcinku ca. km 15+300 do km 16+300 pokazany na załączniku graficznym arkusz 6-mapa ewidencyjna w skali 1:5000 będący załącznikiem do wniosku z zakreśloną kolorem zielonym granicą planowanego przedsięwzięcia, a kolorem czerwonym zasięgiem oddziaływania drogi S-14 odbiega od przebiegu wariantu korytarza drogi S-14 konsultowanego z udziałem społeczeństwa w 2008r. oraz od wyznaczonego:

- w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gminy Aleksandrów Łódzki dla obszaru wsi Rąbień
- w „Studium trasowania drogi ekspresowej S14 - weryfikacja przebiegu" opracowanym w 2005 r. przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, na który powołują się autorzy raportu na str.12.

Przebieg powyższego wariantu korytarza S-14 pokazanego na mapie ewidencyjnej 1:5000 arkusz 6 - naszym zdaniem nie ma odniesienia w załącznikach graficznych zawartych w załączonym do wniosku *Raporcie o oddziaływaniu na środowisko budowy drogi ekspresowej S14 na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła „Lublinek" opracowanego przez WASKO*



*S.A zwanego w dalszej części pisma „raportem”. Przebieg S-14 na tym odcinku ca. km 15+300 do km 16+300 według załączonej mapy ewidencyjnej arkusz 6 jest inny niż pokazany na mapach zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko.*

W związku z powyższym naszym zdaniem pojawia się wątpliwość co do prawidłowości postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, o którym mowa w ustawie z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008, Nr 199, poz. 1227).

Wobec powyższego w naszej ocenie analizy zawarte w raporcie dotyczące oddziaływania planowanego przedsięwzięcia budowy drogi S-14 nie dotyczą właściwych nieruchomości na tym odcinku. Albo przebieg S-14 pokazany na mapie ewidencyjnej w skali 1:5000 arkusz 6 będący załącznikiem do wniosku jest błędny, albo przyjęte założenia przebiegu drogi w raporcie są nieprawidłowe. Nasze zaniepokojenie budzi również zawarte stwierdzenie w raporcie, że założone prognozowane normy zanieczyszczeniem dwutlenku azotu zostaną przekroczone w przypadku realizacji wszystkich wariantów inwestycji str. 157 raportu. Ponadto niewłaściwe jest nazwanie drogi powiatowej 1134E jako ulicy Rąbieńskiej str. 45 -raportu, w Rąbieniu gmina Aleksandrów Łódzki w pasie drogi powiatowej występuje ulica Słowiańska. Raport nie zawiera nawiązania do prognozy opracowanej na potrzeby programu budowy dróg ekspresowych i autostrad na lata 2010-2015. Raport ponadto nie posiada informacji o możliwej kolizji przebiegu drogi S-14 w rejonie węzła Teofilów z planowaną w projekcie PZPWŁ, przez PKP PŁK S.A. linią kolejową dużych prędkości. Wobec powyższego taka informacja również według nas powinna zostać zawarta w raporcie”.

Stanowisko Inwestora oraz wykonawców dokumentacji przedstawia się następująco: Przebieg rekomendowanego wariantu drogi ekspresowej S14 przedstawiony w załączonym do wniosku Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla w/w przedsięwzięcia jest zgodny z przebiegiem drogi konsultowanym z mieszkańcami w 2008r. Korytarz wskazanego wariantu S14 wpisuje się również w korytarz wyznaczony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Aleksandrów Łódzki dla obszaru wsi Rąbień oraz przebieg wrysowany w „Studium trasowania drogi ekspresowej S14” opracowanym w 2005r. przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego. Nieznaczne różnice przebiegu wynikają m.in. z dokładniejszej skali opracowania. Opracowanie z 2005r wykonane było w skali 1:10 000, obecna dokumentacja została opracowana w skali 1:5000 pozwalającej na dokładniejsze wytyczenie trasy i węzła, uwzględniając obowiązujące przepisy techniczne w tym zakresie. Ponadto został zmieniony typ węzła „Łódź-Teofilów” poprzez dodanie dodatkowych relacji ruchu z drogi GP

na S14. Odnośnie przebiegu drogi S14 pokazanego na mapach ewidencyjnych w skali 1:5000 (w szczególności arkusz 6) oraz na mapach zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wystąpiło nieznaczne przesunięcie spowodowane kalibracją arkuszy map ewidencyjnych względem geodezyjnego podkładu tj. map sytuacyjno - wysokościowych. Mapy sytuacyjno – wysokościowe posiadały większą skalę, a co za tym idzie mniejszą dokładność odwzorowania terenu, względem zaktualizowanych map ewidencyjnych. Trudność w kalibracji tych dwóch map spowodowała nieznaczne przesunięcie. Skorygowane kopie map ewidencyjnych z zaznaczoną granicą terenu planowanego przedsięwzięcia wraz z zasięgiem oddziaływania drogi ekspresowej S14 zostały przekazane do RDOŚ w ramach uzupełnienia do raportu.

Zgodnie z uwagą przedstawioną w piśmie z dnia 30.09.2010r. na str. 45 raportu pojawiła się błędna informacja odnośnie nazwy drogi powiatowej nr 1134E, która w Rąbieniu (gmina Aleksandrów Łódzki) nosi nazwę ul. Słowiańskiej. Odpowiednie wyjaśnienie pojawiło się w przygotowanym uzupełnieniu do raportu. Należy zaznaczyć, że nie ma to wpływu na wyniki przeprowadzonych analiz dla tego terenu. Przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń średniorocznych dwutlenku azotu, o których mowa w raporcie, w rozdziale dotyczącym wpływu na powietrze atmosferyczne, związane są wyłącznie z odcinkiem autostrady A2 objętym granicą opracowania i wynikają ze znacznego prognozowanego natężenia ruchu pojazdów odbywającego się po autostradzie A2. Przedstawione w raporcie zasięgi ponadnormatywnego oddziaływania również dotyczą wyłącznie w/w odcinka autostrady A2. W/w odcinek autostrady A2 uwzględniany jest w każdym z analizowanych wariantów, zatem przekroczenia dopuszczalnych stężeń średniorocznych dwutlenku azotu występują w każdym z analizowanych wariantów, ale dotyczą wyłącznie autostrady, a nie projektowanej drogi S14. Wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających, przeprowadzone na poziomie terenu wykazały, że na odcinku analizowanej S14, w przypadku każdego z rozpatrywanych wariantów realizacji, nie wystąpią przekroczenia stężeń średniorocznych poza granicą pasa drogowego. Szczegółowa analiza wyników oraz wnioski, które w skrócie przedstawiono powyżej, zawarte są w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w rozdziale 7.1.2. - Wpływ projektowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne.

W kwestii nawiązania do prognozy opracowanej na potrzeby programu budowy dróg ekspresowych i autostrad na lata 2010 – 2015 Inwestor wyjaśnił, że w raporcie ocena wpływu projektowanej drogi na poszczególne komponenty środowiska została oparta na szczegółowych danych, znacznie dokładniejszych niż „Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko....”, która oparta jest jedynie na danych o charakterze szacunkowym. Szczegółowe analizy przeprowadzone w strategicznej ocenie odnosiły się tylko do inwestycji, które posiadają wydaną decyzję

o środowiskowych uwarunkowaniach (analizowana droga do takich nie należy). Należy zaznaczyć, że raport uwzględnia wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska, które są brane pod uwagę w strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015. Analizy ruchowe sporządzone na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko uwzględniały drogi, które wymieniono w „Strategicznej Ocenie...”

Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowe drogi ekspresowej S-14 (dokumentacja, w ramach której opracowano przebieg S14 na potrzeby wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) zostało wykonane wyprzedzająco w stosunku do opracowania korytarza Kolei Dużych Prędkości. Z uwagi na brak takiej dokumentacji Projektant nie mógł przeanalizować ewentualnych kolizji. W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi złożone wyjaśnienia na pytania są kompletne i pokrywają się ze stanowiskiem RDOŚ w Łodzi.

3) Pan Paweł Olczak w piśmie z dnia 20 grudnia 2010r. wystąpił z prośbą o udzielenie informacji w zadając następujące pytania:

- a) „Moja nieruchomość, jak i ja człowiek nie będziemy zagrożeni szkodliwym oddziaływaniem na tak bezpośrednie sąsiedztwo tego rodzaju inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami w KRAJU jak i Unii Europejskiej”.
- b) „Jaki wpływ będzie miała planowana inwestycja na istniejące przy rzece Lubczyna naturalne środowisko występujących odmian ślimaków; ślimak żółtawy (*Helix lutescens*), ślimak winniczek (*Helix pomatia*), ogólnie z moich obserwacji występuje tam około 4-rech różnych gatunków ślimaków. Jakie będzie oddziaływanie na środowisko płazów typu grzebiuszka ziemna (*Pelobates fuscus*) itp., Jaki wpływ będzie na środowisko ptaków typu sokół (*Falconiformes*), sów (*Strigiformes*) oraz na wszystkie gatunki, z rzędu wróblowych (*Paszeriformes*), występują tam również ssaki typu kret (*Talpa europaea*). Chciałem nadmienić że wszystkie wymienione przeze mnie zwierzęta są ujęte w Spisie chronionych gatunków opracowanych na podstawie art. 27 ust. 3 ustawy z dnia 16 października 1991r. o ochronie przyrody (Dz.U. Nr 114, poz. 492, z 1992 r. Nr 54, poz. 254 i z 1994 r. Nr 89, poz. 415)”.
- c) „Jaki wpływ będzie miała inwestycja na rzekę LUBCZYNA, której koryto w części prostopadłej do ul. Słowiańskiej w Rąbieniu będzie przebiegać centralnie pod planowaną drogą S-14 na odcinku około 300 m do 500 m?”

Stanowisko Inwestora, wykonawców dokumentacji oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w stosunku do powyższych kwestii przedstawia się następująco: „Wszelkie informacje na temat przeprowadzonych analiz i prognoz, zarówno w odniesieniu do hałasu, jak

i zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, zostały zamieszczone i szczegółowo opisane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wykonanym w sierpniu 2010 roku przez WASKO S.A. oraz w uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonanym w listopadzie 2010 roku przez WASKO S.A. Obliczenia rozprzestrzeniania się dźwięku, którego źródłem będą poruszające się po drodze pojazdy, dokonano za pomocą programu SoundPLAN. Na podstawie prognozowanego natężenia ruchu po oddaniu inwestycji do eksploatacji dobrano parametry ekranów w taki sposób, aby w maksymalny sposób ograniczyć oddziaływanie drogi na położone w jej sąsiedztwie tereny chronione akustycznie. Dla budynków mieszkalnych znajdujących się w zasięgach oddziaływania hałasu większego od dopuszczalnego, zaprojektowano urządzenia ochrony akustycznej, które złagodzą oddziaływanie inwestycji. Dla analizowanego terenu w okolicy ul. Jagodowej w Rąbieniu przewidziano zastosowanie ekranów akustycznych o wysokości 6 m (po obu stronach drogi S-14), które skutecznie ograniczą poziom hałasu. Przedmiotowa zabudowa nie będzie narażona na ponadnormatywne oddziaływanie w zakresie hałasu, nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego zostały przeprowadzone zgodnie z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu określoną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26.01.2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 z dnia 03.02.2010 r., poz. 87). Przeprowadzone obliczenia wykazały, iż na odcinkach analizowanej S14 ponadnormatywne oddziaływanie trasy zamyka się w granicach pasa drogowego. Nie przewiduje się przekroczeń w zakresie dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu. Podsumowując, zgodnie z obowiązującymi normami przedmiotowy teren nie będzie zagrożony ponadnormatywnym oddziaływaniem.

W odniesieniu do zapytania dotyczącego wpływu planowanej inwestycji na chronione gatunki zwierząt, zgodnie z wyjaśnieniami autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko na całym terenie objętym inwentaryzacją przyrodniczą stwierdzono występowanie chronionych gatunków zwierząt. Nie jest zatem możliwe uniknięcie kolizji ze stanowiskami tych gatunków. Możliwy jest natomiast wybór takiego spośród zaproponowanych wariantów, dla którego przewidywane oddziaływanie na określony komponent środowiska - np. przyrodę ożywioną - jest relatywnie najniższe. Ze względu na powszechne występowanie gatunków chronionych autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko zalecili zastosowanie w okresie realizacji inwestycji nadzoru środowiskowego, a w rejonie nasilonej migracji płazów również nadzoru herpetologicznego. Inwestor zobowiązany jest również do uzyskania stosownych zezwoleń RDOŚ w Łodzi na niszczenie siedlisk gatunków zwierząt podlegających ochronie gatunkowej. W odniesieniu do stwierdzonych przez autora wniosku gatunków ślimaków, autorzy raportu



o oddziaływaniu na środowisko wyjaśniają, iż nie są znane żadne stanowiska ślimaka żółtawego *Helix lutescens*, gatunku figurującego w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt (Karolewska-Batura 2004), na północ lub zachód od Pilicy, w tym na omawianym terenie. Gatunek ten występuje w Polsce wprawdzie na stosunkowo licznych stanowiskach, jednak jedynie w regionach południowo-wschodnich, gdzie osiąga północno-zachodnią granicę zasięgu (Karolewska-Batura 2002, 2004; Wiktor 2004). Jego występowanie w rejonie Łodzi jest możliwe, np. w efekcie zawleczenia (co mogłoby się zdarzyć z uwagi na pewne predyspozycje gatunku do synantropijności), jednakże uwzględniając jego stosunkowo niezmienny areal od wielu lat (i nieznane do tej pory przypadki zawleczenia w Polsce), wydaje się to raczej mało prawdopodobne. Uwzględnić należy również fakt znacznego podobieństwa obu krajowych gatunków z rodzaju *Helix*, co często prowadzi do pomyłek w oznaczaniu (identyfikacji) tych gatunków. Winniczek *Helix pomatia* jest z kolei gatunkiem pospolitym w całej Polsce (z wyjątkiem wysokich gór). Siedliska ślimaków na tym terenie, jak również innych gatunków zwierząt, będą w związku z budową drogi częściowo zniszczone, jednakże bezpośrednie zabijanie zwierząt nie powinno mieć miejsca. Przewiduje się prowadzenie prac budowlanych pod nadzorem przyrodniczym i do zadań tego nadzoru będzie należeć m.in. wyłapywanie zwierząt przypadkowo znajdujących się na placu budowy i przenoszenie ich na odpowiednie siedliska poza terenem prowadzonych prac.

W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej na omawianym terenie nie stwierdzono występowania grzebiuszki ziemnej *Pelobates fuscus*. Występowanie tego gatunku jest jednak możliwe i prawdopodobne, zwłaszcza uwzględniając fakt, że nie jest to gatunek bardzo łatwo wykrywalny (nocny tryb życia, spędzanie dnia pod ziemią, brak masowych wędrówek na godowiska i brak donośnego głosu godowego u samców). Nie sposób stwierdzić wszystkich gatunków zasiedlających dany teren w trakcie prowadzonej w ciągu jednego sezonu inwentaryzacji. Autor wniosku nie wskazuje precyzyjnie o jakie tereny chodzi i czy dotyczy to miejsc rozrodu płaza, czy też jego występowania w okresie życia lądowego. Niemniej jednak w raporcie o oddziaływaniu na środowisko uwzględniona została możliwość występowania na tym terenie płazów i zaproponowane zostało przejście dla płazów na cieku Lubczyna, a także dwa przejścia dla małych zwierząt kilkaset metrów dalej na południe. Z przejść tych będą mogły korzystać wszelkie małe zwierzęta, również drobne ssaki - jak gryzonie i większość owadożernych. Brak danych na temat ewentualnego korzystania przez krety *Talpa europaea* z przejść dla zwierząt, jednakże najprawdopodobniej nie są one przez ten gatunek wykorzystywane, być może mogą być wykorzystywane jedynie sporadycznie. Izolacja subpopulacji leżących po przeciwnych stronach drogi może być więc silniejsza niż u pozostałych zwierząt. Kontakt między populacjami będzie możliwy na odcinkach, gdzie droga poprowadzona jest po długim obiekcie mostowym, jak np. w dolinach rzecznych. Uwzględniając ten fakt, a także powszechność występowania gatunku oraz



jego stosunkowo wysoką liczebność – nie należy się spodziewać, że budowa drogi spowoduje silną izolację genetyczną poszczególnych subpopulacji i wpłynie na regres liczebności tego gatunku. W okolicach Rąbienia występuje wiele gatunków ptaków. Część siedlisk ptaków zostanie zniszczona i trwale zajęta pod budowę drogi. Dotyczy to zwłaszcza siedlisk wielu gatunków małych ptaków z rzędu wróblowatych *Passeriformes*. Spośród ptaków z rzędu szponiastych *Accipitriformes* w bezpośrednim sąsiedztwie drogi stwierdzono gniazdo myszołowa *Buteo buteo*. Odnośnie sów *Strigiformes* i sokołów *Falconiformes* – nie stwierdzono ptaków z tych grup, natomiast są to odpowiednie tereny żerowiskowe dla tych drapieżników. Aczkolwiek, jak wspomniano wcześniej, nie jest możliwe stwierdzenie absolutnie wszystkich gatunków występujących na danym terenie, część mogła zostać niewykryta. Nie zmienia to jednakże ogólnego obrazu walorów przyrodniczych całego terenu, uzyskanego w wyniku inwentaryzacji. Należy się spodziewać, że zagęszczenie ptaków lęgowych gniazdujących obecnie na terenie oraz w sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego zmniejszy się. Dotyczyć to będzie wielu gatunków wróblowatych – mogą wycofać się pojedyncze pary takich gatunków jak np. lerka *Lullula arborea*, pokląskwa *Saxicola rubetra*, ortolan *Emberiza hortulana*. Z obecnego stanowiska wycofa się myszołów *Buteo buteo*, który nie będzie gniazdować tuż obok drogi, jednak najprawdopodobniej para pozostanie w okolicy, a gniazdo zrobi w innym miejscu. Dla myszołowa sama obecność drogi nie jest czynnikiem odstraszającym, ptaki te często żerują w sąsiedztwie ruchliwych dróg, wyszukując potraconych przez samochody drobnych zwierząt. Podobnie puszczyk *Falco tinnunculus* – często żerują w pobliżu dróg. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi nie jest z kolei optymalnym łowiskiem dla sów, z uwagi na wykorzystanie słuchu w polowaniach. W przypadku więc obecności sów na terenach inwestycji, atrakcyjność tych terenów jako sowych siedlisk zmniejszy się. Generalnie sytuacja awifauny w rejonie Rąbienia jest taka sama jak na większości pozostałych terenów. Występuje tam wiele gatunków ptaków, w tym również kilka gatunków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Jednak zajęcie części terenów zasiedlonych obecnie przez ptaki, a także przez inne gatunki zwierząt jest nieuniknione, i konieczne w związku z budową drogi. Nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze. Część z występujących obecnie w rejonie projektowanej drogi gatunków może wycofać się z obecnie zajmowanych stanowisk, jednakże nie przewiduje się aby miało to znaczący wpływ na całe populacje tych gatunków. Po realizacji inwestycji wiele siedlisk zostanie ponownie zajętych przez zwierzęta. Droga ta będzie generować efekt barierowy, jednakże w rejonie Rąbienia jak podano wcześniej, przewidzianych zostało kilka przejść dla zwierząt, m. in. przejście dla płazów na cieku Lubczyna, które będą zmniejszać efekt barierowy i umożliwiać łączność ekologiczną pomiędzy rozcinanymi przez drogę terenami. W odniesieniu do zapytania dotyczącego wpływu planowanej inwestycji na rzekę Lubczyna wyjaśniamy, że w miejscu skrzyżowania projektowanej drogi ekspresowej S-14

z ul. Słowiańską w Rąbieniu koryto rzeki Lubczyny nie będzie przebiegać pod planowaną drogą. Koryto rzeki Lubczyny będzie prowadzone równoległe do projektowanej drogi i ostatecznie za pomocą przepustu, przeprowadzone zostanie na drugą stronę projektowanej drogi. Wody opadowe z nawierzchni analizowanej drogi odprowadzane będą do projektowanych nieuszczelnionych rowów przydrożnych włączonych ostatecznie do odbiorników końcowych np. rzeki Lubczyny. Wszystkie rowy przydrożne wykonane będą jako rowy trawiaste. Rowy trawiaste są urządzeniami podczyszczającymi pozwalającymi na redukcję zawiesin ogólnych w granicach 40-J-90 % (Sawicka - Siarkiewicz „Ograniczenie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru”, Instytut Ochrony Środowiska, 2004r.). Ponadto w rowach trawiastych na odcinku dolinnym zastosowane zostaną zastawki z zamknięciem awaryjnym w celu ochrony odbiorników końcowych w przypadku wystąpienia zagrożeń związanych z poważną awarią. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania projektowanej drogi ekspresowej S-14 na wody powierzchniowe, w tym na rzekę Lubczynę.

W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi złożone wyjaśnienia na pytania są kompletne i pokrywają się ze stanowiskiem RDOŚ w Łodzi.

- 4) Pan Przemysław Buczek poprzez maila z dnia 9 stycznia 2011r. wystąpił z wnioskiem o zwiększenie wysokości ekranów akustycznych z 3 m do 4 m, od strony zachodniej, na projektowanym wiadukcie przecinającym ul. Łódzką w Konstantynowie Łódzkim, na planowanym przebiegu drogi S-14 Wariant I (km 21+000).

Stanowisko Inwestora, wykonawców dokumentacji oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi przedstawia się następująco: „Wysokość, długość oraz lokalizacja ekranów wzdłuż drogi S14 została określona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji przygotowanym przez firmę WASKO. Zgodnie z przesłanymi wyjaśnieniami autorów opracowania, parametry ekranów akustycznych zostały dobrane w taki sposób, aby zapewnić zachowanie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej (wg Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego lub rzeczywistego zagospodarowania i użytkowania). Przeprowadzone obliczenia poziomu hałasu emitowanego w związku z eksploatacją S14 wykazały, że zwiększenie wysokości ekranów akustycznych nie spowoduje zmniejszania zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania analizowanej drogi na klimat akustyczny. Ponadto w rejonie ekranu akustycznego o wysokości 3m, zlokalizowanego po zachodniej stronie projektowanego wiaduktu przecinającego ul. Łódzką (od km 20+870 do km 21+300), zachowany jest dopuszczalny poziom hałasu dla zabudowy mieszkaniowej

zlokalizowanej przy ul. Łódzkiej. Biorąc powyższe pod uwagę można stwierdzić, że zwiększenie wysokości przedmiotowego ekranu jest nieuzasadnione”.

W miejscu przecięcia drogi S-14 z ul. Łódzką po stronie zachodniej zaprojektowane są ekrany akustyczne o wysokości 5 m. Ekran o wysokości 3 m, zaprojektowano w km 20+870 do km 21+300, gdzie w sąsiedztwie projektowanej drogi S14 nie występuje zabudowa. W związku z tym podwyższenie ekranu akustycznego do 4 m na tym odcinku jest bezzasadne.

Ponadto przy ul. Łódzkiej w rejonie przecięcia z drogą S-14 został wyznaczony punkt pomiarowy dla którego zostanie wykonana analiza porealizacyjna w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony.

5) Pani Małgorzata Radziuk w piśmie z dnia 10 stycznia 2011r. wystąpiła z wnioskiem o wykup całości działki nr ewid. 171/3 w m. Słowik. Wniosek swój argumentowała następująco:

„Wg koncepcji budowy drogi połowa mojej działki znajduje się w granicach pasa drogowego i została przewidziana do wykupu. Na pozostałej części działki znajduje się zabudowa siedliskowa, która nie jest przewidziana do wykupu. Ponadto z drugiej strony mojej posesji w ramach projektowanego przedsięwzięcia przewidziana jest budowa drogi dojazdowej. Pozostawione siedlisko zostanie więc praktycznie otoczone dwoma nowymi drogami, z czego jedna to trasa ekspresowa, przy której przewidziano budowę ekranów akustycznych z uwagi na przekroczenia standardów środowiska w zakresie emisji hałasu. Jednocześnie działka została wyznaczona do szczegółowej analizy po zrealizowaniu przedsięwzięcia z uwagi na możliwość niedotrzymania standardów pomimo projektowanych ekranów. Takie rozwiązania projektowe spowodują nie tylko utratę wartości rynkowej mojej posesji, ale pogorszenie komfortu zamieszkania w tym miejscu. W związku z powyższym zwracam się z wnioskiem o wykupienie mojej działki nr 171/3 w całości”.

Stanowisko Inwestora w powyższej kwestii przedstawia się następująco: „Z opracowanego projektu zagospodarowania pasa drogowego drogi ekspresowej S-14 wynika konieczność zajęcia pod budowę drogi tylko nieruchomości oznaczonej jako działka nr 171/3 (numer działki przed podziałem) w obrębie Słowik o powierzchni 0,8403 ha. Z uwagi, że tylko część przedmiotowej działki położona jest na terenie objętym liniami rozgraniczającymi drogi i tylko na tej części będzie realizowany cel publiczny jakim jest budowa drogi ekspresowej S14, niemożliwym jest przejęcie na rzecz Skarbu Państwa decyzją zezwalającą na realizację inwestycji całej nieruchomości. Właściciele mogą natomiast, składając wspólny wniosek wnioskować do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o wykup pozostałej części działki nr 171/3 (numer przed podziałem)

przedkładając dowód na spełnienie warunku określonego w art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn zm.).

O wykup tej części nieruchomości właściciele winni się zwrócić z pisemnym wnioskiem po:

- wydaniu przez Wojewodę Łódzkiego decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej dla przebiegającego przez obręb Słowik odcinka drogi ekspresowej S14,
- zakończeniu przez Wojewodę postępowania odszkodowawczego za przejęte na rzecz Skarbu Państwa, położone na terenie objętym liniami rozgraniczającymi części działki nr 171/3.

Wykup nieruchomości w drodze umowy cywilno-prawnej winien być poprzedzony aktualizacją stanu prawnego nieruchomości, tj. ujawnieniem podziałów w ewidencji gruntów i księgach wieczystych oraz określeniem części składowych nieruchomości, za które Wojewoda ustali odszkodowanie”. W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi złożone wyjaśnienia na pytania są kompletne i pokrywają się ze stanowiskiem RDOŚ w Łodzi.

W dniu 5 stycznia 2011 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25 odbyła się rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa w przedmiotowej sprawie. W rozprawie administracyjnej uczestniczyli przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi, Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Wnioskodawcy tj. Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o., wykonawca raportu ooś tj. firmy WASKO S.A. oraz przedstawiciele społeczeństwa zainteresowanego przedmiotową inwestycją. W trakcie rozprawy uwagi i zapytania do Inwestora oraz autorów dokumentacji zgłaszały następujące osoby:

- Pani Małgorzata Radziuk,
- Pan Krzysztof Pipiński,
- Pan Marian Kuzek,
- Pan Marcin Guzek,
- Pan Krzysztof Kompa,
- Pan Andrzej Kociński.

Na zadawane pytania oraz zgłaszane uwagi odpowiadali przedstawiciele Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, przedstawiciele autorów dokumentacji dotyczącej przedmiotowej inwestycji tj. firmy WASKO S.A. oraz Biura Projektowo – Badawczego Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o. oraz przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi. Część ze zgłaszanych na rozprawie administracyjnej pytań

i wniosków zostało złożonych pisemnie do siedziby RDOŚ w Łodzi w terminie późniejszym. Przedmiot złożonych wniosków wraz z odpowiedziami zamieszczono powyżej.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi pismem znak: GDDKiA-OŁ/D-9/ag-4100/54/94/11 z dnia 10 lutego 2011r. (data wpływu w dniu 15 lutego 2011r.) wystąpiła do Regionalnego Dyrektora z wnioskiem o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic”. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi zwróciła się z prośbą o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia w trybie art. 108 § 1 Kpa ze względu na istotny interes społeczny i ważny interes strony, uzasadniając swój wniosek następująco:

Budowa trasy S14 umożliwi częściowo wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza ścisłą zabudowę Łodzi, Zgierza, Słowika, Emilii i Lućmierz, na tereny o znacznie mniejszej intensywności zabudowy, odciążając istniejącą DK1 i DK14. Nowa trasa będzie posiadała odpowiednie parametry na przyjęcie ruchu o dużym natężeniu (w tym pojazdów ciężkich), przez co zwiększy bezpieczeństwo jazdy. W miejscach gdzie eksploatacja trasy mogłaby powodować uciążliwości spowodowane emisjami oraz przekroczenie wartości dopuszczalnych, zastosowane zostaną odpowiednie środki ochronne. Wyprowadzenie tranzytowego ruchu kołowego z istniejącej drogi i odsunięcie go od gęstej zabudowy mieszkaniowej, spowoduje obniżenie się na trasie zabudowy poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń oraz przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców Łodzi, Zgierza, Słowika, Emilii i Lućmierz, a także do poprawy bezpieczeństwa drogowego. Budowa S14 przyczyni się do:

- poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego, a co za tym idzie skrócenia czasu przejazdu na kierunku północ - południe na odcinku Emilia (autostrada A2) - Pabianice, m.in. poprzez zapewnienie odpowiednich parametrów jezdni S14 oraz ograniczenie dostępności tej drogi dla ruchu lokalnego;
- poprawy bezpieczeństwa ruchu i warunków przejazdu (przepustowości ruchu) na kierunku północ-południe w centrum Łodzi i Zgierza, dzięki przeniesieniu częstości natężenia ruchu z istniejącej trasy DK1/DK14 na projektowaną S14;
- poprawy warunków dojazdu z centrum Łodzi do poszczególnych dzielnic i miast zachodniej części aglomeracji łódzkiej, dzięki bezkolizyjnym skrzyżowaniom istniejących dróg relacji wschód-zachód z projektowaną S14 oraz obniżeniu natężenia ruchu na istniejącej trasie północ-południe, przecinającej te drogi, tj. trasie DK1/DK14,



- poprawy warunków ekologicznych (zwłaszcza klimatu akustycznego i czystości powietrza) mieszkańców miejscowości: Łódź, Zgierz, Lućmierz, Emilia i częściowo Słowik, mieszkających w korytarzu DK1 i DK14;
- umożliwienia aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m. in. w korytarzu i sąsiedztwie korytarza projektowanej drogi S14.

Biorąc powyższe pod uwagę, można stwierdzić, że realizacja inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców na terenie Łodzi, Zgierza, Słowika, Emilii i Lućmierza, a zastosowanie środków ochronnych zminimalizuje oddziaływanie trasy na nowych terenach, przez które będzie przebiegać.

Uwzględniając powyższe uzasadnienie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przychylił się do wniosku Inwestora i nadał przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Po zgromadzeniu materiału dowodowego umożliwiającego merytoryczne rozpatrzenie sprawy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi działając na podstawie art. 49 k.p.a. w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) w powołaniu z art. 9 i 10 k.p.a. poprzez obwieszczenie (pismo z dnia 10 lutego 2011r., znak: WOOS-II.4200.8.2011.MG.8) zawiadamiające strony postępowania o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz wypowiedzenia się w sprawie w terminie od 17.02.2011 r. do 03.03.2011 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, o przekroczeniu terminu wydania przedmiotowej decyzji oraz o wyznaczeniu nowego planowanego terminu wydania decyzji do dnia 25 marca 2011r w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic”.

Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 2011r., znak: WOOS-II.4200.8.2011.MG.8 o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie, o przekroczeniu terminu wydania przedmiotowej decyzji oraz o wyznaczeniu nowego planowanego terminu wydania decyzji do dnia 25 marca 2011r. zostało udostępnione w następujący sposób: w Urzędzie Gminy Zgierz obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 18 lutego 2011r. – 14 marca 2011r., w Urzędzie Miasta Zgierza obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w dniach 17 lutego 2011r. –

4 marca 2011r.; w Urzędzie Miejskim w Aleksandrowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 17 lutego 2011r. – 4 marca 2011r.; w Urzędzie Gminy w Pabianicach obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 17 lutego 2011r. – 3 marca 2011r.; w Urzędzie Miasta Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta w dniach 14 lutego 2011r. – 28 lutego 2011r.; w Urzędzie Miejskim w Konstantynowie Łódzkim obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 16 lutego 2011r. – 11 marca 2011r.; w GDDKiA Oddział w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 10 lutego 2011r. – 4 marca 2011r.; w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczenie wisiało na tablicy ogłoszeń Urzędu w dniach 10 lutego 2011r. – 7 marca 2011r. oraz zostało umieszczone na stronie internetowej Urzędu w dniu 11 lutego 2011r.

W piśmie z dnia 17 lutego 2011r. Regionalne Centrum Edukacji Ekologicznej w Łodzi z siedzibą na al. Kościuszki 123, 90-441 Łódź, kierowanym do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, jako pozarządowa organizacja ekologiczna, wyraziło chęć uczestnictwa w charakterze strony w ramach przedmiotowego postępowania administracyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi po rozpatrzeniu wniosku Stowarzyszenia Regionalne Centrum Edukacji Ekologicznej w Łodzi działając na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz.1071, ze zm.), w związku z art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) postanowił (pismo z dnia 22 lutego 2011r., znak: WOŚ-II.4200.8.2011.MG.10) uznać Stowarzyszenie Regionalne Centrum Edukacji Ekologicznej w Łodzi za podmiot na prawach strony w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic”.

Informacja zawiadamiająca strony postępowania (poprzez obwieszczenie z dnia 22 lutego 2011r. znak: WOŚ-II.4200.8.2011.MG.11) o wydaniu postanowienia znak WOŚ-II.4200.8.2011.MG.10 z dnia 22 lutego 2011 r. dopuszczającego organizację ekologiczną: Stowarzyszenie Regionalne Centrum Edukacji Ekologicznej w Łodzi do udziału na prawach strony w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia została przekazana pismem z dnia 22 lutego 2011 r. znak: WOŚ-II.4200.8.2011.MG.12 do wnioskodawcy, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, oraz jednostek samorządu

terytorialnego, przez które przebiega przedmiotowa droga niezależnie od wariantu (Urząd Miasta Łodzi, Urząd Gminy w Pabianicach, Urząd Miejski w Konstantynowie Łódzkim, Urząd Miejski w Aleksandrowie Łódzkim, Urząd Gminy w Zgierzu oraz Urząd Miasta Zgierza), w celu wywieszenia powyższej informacji na tablicach ogłoszeń wspomnianych Urzędów. Ponadto informacja o dopuszczeniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi organizacji ekologicznej Regionalne Centrum Edukacji Ekologicznej w Łodzi do udziału na prawach strony w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym została zamieszczona na stronie internetowej RDOŚ w Łodzi.

Wariant preferowany (rekomendowany) projektowanej drogi ekspresowej S14 jest kombinacją dwóch wariantów tj. II i I. Na początkowym odcinku (do miejscowości Lućmierz - od km 0+000 do km 4+482 wariantu II) droga będzie miała przebieg taki jak w wariantcie II, natomiast na pozostałym odcinku – taki jak ma wariant I na odcinku od km 2+732 do km 27+191. Początek projektowanej trasy S14 przyjęto w rejonie miejscowości Słowik, tj. w km 330+445 istniejącej trasy DK1. Początkowy odcinek S14 (ok. 2 km) przebiegać będzie tym samym śladem co przełożony odcinek DK1 w wariantcie I i IA (w wariantcie II nie przewiduje się przełożenia DK 1). Trasa początkowo przebiegać będzie w kierunku południowym, głównie przez tereny pól, łąk i ogródków działkowych, a za autostradą A2 przez tereny leśne, omijając od zachodu gęstą zabudowę zlokalizowaną wzdłuż istniejącej DK1 w miejscowości Emilia. Na terenie lasu planowane jest połączenie projektowanej trasy S14 z autostradą A2 poprzez dwa węzły drogowe i drogę je łączącą, biegnącą po wschodniej stronie S14. Trasa przebiegać będzie zasadniczo w kierunku południowym przez tereny leśne, a dalej przez tereny pól uprzemysłowionych i zabudowę produkcji rolnej w m. Lućmierz Las. W miejscu tym konieczne będzie wyburzenie kilku obiektów gospodarczych przedsiębiorstwa rolnego. Dalej trasa przecinać będzie istniejącą drogę 5143E w Bazylii (dzielnica Zgierza), wzdłuż której zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna (konieczne jest wyburzenie kilku budynków) oraz linię kolejową, a następnie przebiegać będzie pomiędzy obszarem leśnym „Krogulec” a oś. 650 – lecia w Zgierzu. Do granicy Zgierza i Łodzi trasa przebiegać będzie przez tereny bardziej zurbanizowane, a mianowicie: przez tereny zabudowy usługowej i mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż istniejących dróg (drogi 5136E (ul. Wiosny Ludów) i DK71 oraz wzdłuż rz. Bzury, pomiędzy osadnikami Zakładów Chemicznych Organika – Boruta. Tylko częściowo trasa na tym odcinku przebiegać będzie przez tereny niezabudowane (pola, łąki, nieużytki i zadrzewienia). Od granicy Zgierza i Łodzi aż do istniejącej DK72 (ul. Aleksandrowskiej), S14 przebiegać będzie w kierunku południowo – zachodnim, głównie przez tereny pól i tylko miejscami pomiędzy luźną zabudową mieszkaniową. W rejonie istniejącej DK72 zabudowa jest bardziej intensywna, a wśród zabudowy mieszkaniowej zlokalizowany jest również dom dziecka i szpital. Od DK72 trasa S14 ponownie kierować się będzie na południe i do granicy miasta Łodzi i gminy

Aleksandrów Łódzki (miejsce planowanego węzła drogowego z projektowaną DK72), ponownie będzie przebiegać głównie przez tereny pól, a tylko miejscami pomiędzy luźną zabudową mieszkaniową. W rejonie planowanego węzła, trasa S14 będzie omijać od zachodniej strony obszar leśny, a następnie wkroczy na tereny pól uprawnych, łąk, a miejscami także niewielkie tereny zadrzewień. Dalej aż do drogi DW710 (ul. Łódzka w Konstantynowie Łódzkim) trasa jedynie na terenie Rąbienia i Antoniewa (gmina Aleksandrów Łódzki) przecinać będzie tereny gęstej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż istniejącej drogi powiatowej nr 1134E. Począwszy od DW710 trasa nadal będzie przebiegała głównie przez tereny pól i łąk, lecz częściej niż na wcześniejszym odcinku będzie przebiegała w sąsiedztwie zabudowy. W miejscach przecięcia istniejących dróg, trasa S14 będzie przecinać tereny zabudowy zlokalizowanej wzdłuż tych dróg, powodując konieczność wyburzeń. Od ul. Maratońskiej w Łodzi, trasa S14 skręcać będzie w kierunku południowo – zachodnim i przebiegać będzie głównie przez tereny pól i łąk (tylko początkowo pomiędzy luźną zabudową), częściowo wzdłuż linii kolejowej Łódź - Kalisz, omijając tereny Grupowej Oczyszczalni Ścieków i niewielkie obszary leśne. W rejonie granicy miasta Łodzi i gminy Pabianice, trasa przetnie rzekę Ner i przebiegać będzie skrajem terenów leśnych i dalej przez tereny pól, aż do istniejącej drogi gminnej, gdzie przetnie zlokalizowane wzdłuż tej drogi tereny mieszkaniowe. Tuż za tą drogą trasa S14 włączy się w projektowaną trasę obwodnicy Pabianic w ciągu S14 (obwodnica nie stanowi przedmiotu niniejszego opracowania). Włączenie to wraz z projektowanym węzłem drogowym stanowi koniec zakresu opracowania.

Analizowana trasa S14 w żadnym z wariantów nie będzie przebiegać przez obszary rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych lub obszarów objętych ochroną przyrody na podstawie prawa międzynarodowego, natomiast w wariantcie II, trasa przebiegać będzie w sąsiedztwie rezerwatu oraz obszaru Natura 2000. Trasa we wszystkich wariantach będzie natomiast przebiegać częściowo przez obszary chronionego krajobrazu i zespół przyrodniczo – krajobrazowy oraz tereny mieszkaniowe.

Realizacja inwestycji polegać będzie przede wszystkim na budowie jezdni, budowie obiektów mostowych (mostów, wiaduktów, przepustów gospodarczych, przejść dla zwierząt), odwodnienia powierzchni jezdni oraz budowie nowych skrzyżowań (węzłów) i przebudowie fragmentów ulic w rejonie planowanych skrzyżowań, a także przebudowie infrastruktury kolidującej z planowanym zagospodarowaniem. Ponadto w zakres inwestycji wchodzi budowa dróg serwisowych równoległych do projektowanej S-14.

Projektowana droga będzie nowym elementem w istniejącym zagospodarowaniu terenu, jednak trasa S14 znacznie odciąży istniejącą DK1 i DK14, przebiegającą przez centrum miast Łódź i Zgierz oraz zabudowę miejscowości Słowik i Emilia, jak również odciąży istniejącą DK71



stanowiącą obecnie zachodnią obwodnicę Łodzi, przebiegającą w dużej mierze przez tereny gęstej zabudowy centrum Zgierza, Aleksandrowa Łódzkiego i Konstantynowa Łódzkiego. Również ruch ciężki pojazdów skoncentruje się na projektowanej trasie, która zostanie do tego celu lepiej przystosowana i odpowiednio zabezpieczona.

Pojazdy poruszające się po analizowanej drodze będą źródłem głównie emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, emisji hałasu oraz źródłem zanieczyszczenia wód opadowych.

Porównując warianty projektowane i wariant zerowy, zasadnicza różnica między nimi związana jest z przeznaczeniem i zagospodarowaniem terenów objętych oddziaływaniem projektowanej trasy oraz możliwością zastosowania środków ochronnych (głównie nasadzenia zieleni oraz budowy ekranów akustycznych).

Budowa trasy S14 umożliwi częściowo wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza ścisłą zabudowę Łodzi, Zgierza, Słowika, Emilii i Lućmierza, na tereny o znacznie mniejszej intensywności zabudowy, odciążając istniejącą DK1 i DK14. Na trasie przejazdu na odcinku Emilia - Pabianice występują ostre zakręty o nienormatywnych łukach. Wjazdy na pola oraz posesje odbywają się bezpośrednio z DK1 i DK14, a powiązania analizowanej trasy z pozostałymi drogami odbywają się głównie poprzez skrzyżowania jednopoziomowe. Na prawie całej długości analizowanego odcinka, droga przebiega pomiędzy ścisłą zabudową. Sytuacja ta stanowi zagrożenie zarówno dla ruchu pojazdów jak i pieszych, szczególnie w przypadku ruchu pojazdów ciężkich (w tym przewożących substancje niebezpieczne). Nowa trasa będzie posiadała odpowiednie parametry na przyjęcie ruchu o dużym natężeniu (w tym pojazdów ciężkich), przez co zwiększy się również bezpieczeństwo jazdy.

W miejscach gdzie eksploatacja nowej trasy mogłaby powodować uciążliwości spowodowane emisjami oraz przekroczenie wartości dopuszczalnych, możliwe będzie zastosowanie odpowiednich środków ochronnych.

Wyprowadzenie tranzytowego ruchu kołowego z istniejącej drogi i odsunięcie go od gęstej zabudowy mieszkaniowej, spowoduje obniżenie się na terenie tej zabudowy poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń oraz przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców Łodzi, Zgierza, Słowika, Emilii i Lućmierza, a także do poprawy bezpieczeństwa drogowego.

Budowa S-14 przyczyni się również do:

- poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego (przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego, a co za tym idzie skrócenia czasu przejazdu) na kierunku północ - południe na odcinku Emilia (autostrada A2) - Pabianice,



- m.in. poprzez zapewnienie odpowiednich parametrów jezdni S-14 oraz ograniczenie dostępności tej drogi dla ruchu lokalnego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu i warunków przejazdu (przepustowości ruchu) na kierunku północ - południe w centrum Łodzi i Zgierza, dzięki przeniesieniu części natężenia ruchu z istniejącej trasy DK1/DK14 na projektowaną S-14,
  - poprawy warunków dojazdu z centrum Łodzi do poszczególnych dzielnic i miast zachodniej części aglomeracji łódzkiej, dzięki bezkolizyjnym skrzyżowaniom istniejących dróg relacji wschód – zachód z projektowaną S-14 oraz obniżeniu natężenia ruchu na istniejącej trasie północ – południe, przecinającej te drogi tj. trasie DK1/DK14,
  - poprawy warunków ekologicznych (zwłaszcza klimatu akustycznego i czystości powietrza) mieszkańców miejscowości: Łódź, Zgierz, Łuźmierz, Emilia i częściowo Słowik, mieszkających w korytarzu DK1 i DK14,
  - umożliwienia aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w korytarzu i w sąsiedztwie korytarza projektowanej drogi S-14.

Biorąc pod uwagę powyższe, można stwierdzić, że realizacja inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi przyczyni się do poprawy warunków życia na terenie Łodzi, Zgierza, Słowika, Emilii i Łuźmierza, a zastosowanie środków ochronnych zminimalizuje negatywne oddziaływanie trasy na nowych terenach, przez które będzie przebiegać. Zatem warianty projektowane są korzystniejsze niż wariant zerowy, a realizacja inwestycji w pełni uzasadniona.

Z kolei porównując trzy warianty projektowane (I, IA i II), należy na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzić, że najkorzystniejszym wariantem pod względem wpływu na środowisko i zdrowie ludzi oraz akceptacji społeczeństwa jest wariant I, następnie wariant II i najmniej korzystny wariant IA.

Analizowany dodatkowo wariant preferowany polegający na kombinacji wariantów I i II, w przeważającej części (84 % długości trasy) pokrywa się z przebiegiem wariantu I. Można zatem stwierdzić, że wariant preferowany jest porównywalny z wariantem I pod względem wpływu na środowisko i zdrowie ludzi oraz akceptacji społeczeństwa, a nawet minimalnie korzystniejszy, uwzględniając kolizje z ujęciami wód podziemnych oraz wpływ na dobra materialne. Wariant preferowany jest jednak lepszy od I pod względem technicznym (ponieważ umożliwia bezpośrednie, płynne przejście ruchu samochodowego z istniejącej DK1 na projektowaną S14 bez konieczności włączania się przez węzeł „Emilia”). Sumarycznie więc jest to wariant najkorzystniejszy.

W okresie eksploatacji analizowanego odcinka drogi S-14 źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza będą poruszające się po niej pojazdy. W wyniku spalania paliw

w silnikach pojazdów, do powietrza będą emitowane substancje tj.: tlenek węgla, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, węglowodory oraz pył. Wyniki przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających przeprowadzonych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26.01.2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 z dnia 03.02.2010r., poz. 87) na poziomie terenu pokazują, że dla każdego z rozpatrywanych horyzontów czasowych, w przypadku każdego z wariantów realizacji inwestycji, przekroczenia wartości dopuszczalnych wystąpią dla dwutlenku azotu w zakresie stężeń maksymalnych jednogodzinowych oraz stężeń średniorocznych, na których oparto analizę wpływu trasy na powietrze atmosferyczne. Należy jednak zaznaczyć, że zasięg ponadnormatywnego oddziaływania wykroczy poza granice pasa drogowego jedynie wzdłuż odcinka autostrady A2 objętego granicą opracowania (ze względu na budowę połączenia z S-14). Natomiast ponadnormatywne oddziaływanie związane z eksploatacją planowanej drogi S-14 zamknie się w granicach pasa drogowego. Przeprowadzona analiza w pełni uzasadnia realizację inwestycji, gdyż obliczenia rozprzestrzeniania substancji zanieczyszczających dla prognozowanego natężenia ruchu na 2030 rok wykazały, że w przypadku braku realizacji S14, eksploatacja DK1 i DK14 powodować będzie przekroczenia wartości dopuszczalnych w zakresie stężeń średniorocznych dwutlenku azotu. Wartości tych przekroczeń będą zdecydowanie wyższe w porównaniu z sytuacją, kiedy analizowany odcinek drogi S14 nie zostanie zrealizowany. Ponadto, w porównaniu z wariantem zerowym, w przypadku realizacji S14, znacznie zostanie ograniczona (w zależności od wariantu ok. 40-60%) liczba budynków zlokalizowanych wzdłuż istniejącej trasy DK1, przy której występować będą przekroczenia dopuszczalnych stężeń maksymalnych. Przeprowadzona analiza w pełni uzasadnia realizację inwestycji. Dzięki budowie obwodnicy poprawie ulegnie stan aerosanitarny powietrza w centrum Łodzi i Zgierza oraz zminimalizowane zostanie szkodliwe oddziaływanie emisji substancji zanieczyszczających przede wszystkim na zdrowie mieszkańców tych miast.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że budowa obwodnicy Łodzi i Zgierza w ciągu S14 jest uzasadniona, ponieważ droga ta pozwoli odciążyć istniejącą trasę DK1 i DK14 przebiegającą przez gęstą zabudowę mieszkaniową, a tym samym przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego na terenie tej zabudowy. W każdym wariantcie przebiegu S-14, poziom hałasu emitowanego przez ruch samochodowy będzie przekraczał wartości dopuszczalne na terenach podlegających ochronie akustycznej. W związku z tym należy przewidzieć ekrany akustyczne, które pozwolą ograniczyć zasięg oddziaływania ponadnormatywnego hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że przy istniejącej zabudowie podlegającej ochronie akustycznej oraz na terenie ogródków działkowych poziom hałasu emitowanego w związku

z eksploatacją S14, po zastosowaniu ekranów akustycznych zostanie znacznie obniżony, jednak w kilku miejscach nadal będzie przekraczał wartości dopuszczalne. W przypadku wariantu preferowanego przekroczenia będą występować przy 13 budynkach. W związku z tym zaleca się przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny i na jej podstawie wyznaczenie ewentualnego obszaru ograniczonego oddziaływania.

Zasięg ponadnormatywnego oddziaływania hałasu obejmować będzie również budynki zlokalizowane w rejonie A2 oraz dróg, z którymi S-14 będzie posiadać połączenie komunikacyjne, jednak będzie to oddziaływanie związane z eksploatacją tych dróg, a nie samej trasy S14. Z przeprowadzonych analiz wynika, że ze względu na emisję hałasu, najkorzystniejszy jest wariant preferowany i warianty I (porównywalne), następnie II, a najmniej korzystny wariant IA, ze względu na ilość budynków objętych ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu, mimo że wariant II będzie wymagał zastosowania największej ilości ekranów akustycznych, a wariant IA – najmniejszej ilości.

W każdym z rozpatrywanych wariantów przebiegu drogi odprowadzanie wód opadowych z projektowanej trasy S14 odbywać się będzie do przydrożnych, obustronnych rowów trawiastych. Jedynie w obrębie obiektów mostowych (obiekty na skrzyżowaniach z istniejącymi drogami i liniami kolejowymi, obiekty nad ciekami wodnymi) przewidziano odwodnienie za pomocą odcinków kanalizacji deszczowej włączonych do ww. projektowanych rowów trawiastych. Ostatecznymi odbiornikami wód opadowych będą rzeki: Bzura, Ner, Łódka, Jasieniec, Wrząca, Łódka, Sokołówka oraz cieki bez nazwy. Wody opadowe odprowadzane z projektowanej trasy S14 podczyszczane będą przed odprowadzeniem do odbiorników końcowych w rowach trawiastych oraz w piaskownikach lub studzienkach osadnikowych. Dzięki zastosowaniu odpowiednich urządzeń podczyszczających przewiduje się, że jakość wód opadowych odprowadzanych z projektowanej drogi do wód powierzchniowych lub ziemi będzie spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.). Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych, jak również prawidłowa eksploatacja nawierzchni drogi oraz urządzeń odprowadzających i podczyszczających wody opadowe, w normalnych warunkach nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne oraz na gleby.

Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y) zasilane będą w wodę z projektowanego wodociągu włączonego do istniejącej sieci wodociągowej. Ścieki bytowe z sanitariatów oraz pozostałych obiektów zlokalizowanych na terenie MOP-ów odprowadzane będą albo do istniejącej kanalizacji

sanitarnej (w przypadku takiej możliwości) albo do bezodpływowych zbiorników usytuowanych na terenie MOP-ów (w przypadku braku możliwości podłączenia do kanalizacji sanitarnej) z wywozem ich do najbliższej oczyszczalni ścieków. Odprowadzanie wód opadowych z terenu projektowanych MOP-ów przewidziano za pomocą kanalizacji deszczowej włączonej do projektowanych rowów trawiastych stanowiących system odwodnienia projektowanej trasy S14. Przewidziano oczyszczanie wód opadowych odprowadzanych z terenu projektowanych MOP-ów (przed wprowadzeniem do ww. projektowanych rowów trawiastych) w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych. Z przeprowadzonych analiz wynika, że wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne oraz wody powierzchniowe pod względem gospodarki wodami opadowymi będzie porównywalny dla poszczególnych wariantów analizowanej drogi, w okresie jej budowy i eksploatacji. Uwzględniając jednak odległości poszczególnych wariantów trasy S14 od najbliższych ujęć wód podziemnych, warianty I i preferowany są najkorzystniejsze (porównywalne), natomiast wariant II najmniej korzystny.

Budowie jak i eksploatacji planowanej trasy S14 towarzyszyć będzie wytwarzanie odpadów. W czasie budowy, bez względu na wybór wariantu realizacji wytworzone zostaną odpady typowe dla tego rodzaju działań, tzn. grunt z wykopów, odpady związane z likwidacją obiektów kubaturowych, wycinką drzew i krzewów oraz przebudową sieci infrastruktury technicznej, czyli generalnie odpady z grupy „17” określonej w Rozporządzeniu ws. katalogu odpadów. Odpowiednie zagospodarowanie odpadów powstających w czasie budowy i bieżące ich usuwanie z terenu budowy nie spowoduje uciążliwości dla środowiska. W okresie eksploatacji drogi wytwarzane będą typowe odpady z czyszczenia ulic, odpady ze studzienek kanalizacyjnych oraz odpady z czyszczenia osadników, a także w przypadku Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) - odpady niebezpieczne stanowiące zawartość separatorów substancji ropopochodnych. Za odpowiednie zagospodarowanie tych odpadów odpowiedzialne będą firmy świadczące usługi w zakresie utrzymania drogi. Gospodarowanie odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska, nie spowoduje pogorszenia jakości środowiska. Ze względu na mniejszą długość sumaryczną projektowanych tras w przypadku wariantu II, ilość odpadów związanych z eksploatacją trasy będzie nieco mniejsza w stosunku do ilości odpadów powstających w przypadku realizacji pozostałych wariantów, tj. wariantu I, IA oraz preferowanego.

Projektowana droga zlokalizowana będzie przede wszystkim na terenach otwartych, rolniczych. Poza tym przechodzić będzie przez tereny leśne, cieki i obszary podmokłe, a także przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Część z tych obszarów uznana została za przyrodniczo cenne, zwłaszcza tereny leśne i doliny rzeczne. Wszystkie przyrodniczo cenne tereny stanowią siedliska wielu gatunków zwierząt, również chronionych, w związku z tym w każdym przypadku



trasa przechodzi przez tereny występowania zwierząt chronionych. Poza tym stwierdzono wiele stanowisk chronionych gatunków roślin. Spośród wielu gatunków zwierząt chronionych stwierdzono występowanie kilku gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz płazów wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Oprócz tego w wielu miejscach zidentyfikowano płaty siedlisk chronionych – lasów grądowych *Tilio-Carpinetum*, kwaśnych dąbrów *Calamagrostio-Quercetum* oraz łągu jesionowo-olszowego *Fraxino-Alnetum*. Stwierdzono również występowanie wielu okazałych drzew, grup drzew lub alei. Na obszarze inwestycji wyróżniono wiele obszarów cennych przyrodniczo, obejmujących przede wszystkim doliny cieków wodnych oraz tereny leśne. Droga będzie powodować fragmentację terenów, w tym kompleksów leśnych. Przecinać będzie także lokalne korytarze ekologiczne, których funkcje pełnią zwykle mało przekształcone doliny rzeczne. Wszystkie warianty projektowanej drogi przechodzić będą przez obszary chronione. Nie zachodzi kolizja z obszarami sieci Natura 2000, jednak droga będzie przebiegać w pobliżu (ok. 1 km) jednego z istniejących obszarów Natura 2000 – „Dąbrowa Grotnicka” (kod obszaru PLH100001) oraz w okolicy potencjalnego obszaru Natura 2000, obecnie rezerwatu przyrody „Grady nad Lindą” (w odległości ok. 300 m w wariancie II). Projektowana droga w wariancie preferowanym będzie przebiegać w odległości przeszło 1 km od obszaru Natura 2000 PLH100001 „Dąbrowa Grotnicka”. Jest to jeden z największych w regionie płatów dobrze wykształconego i zachowanego w stanie naturalnym lasu o charakterze świetlistej dąbrowy, a także grądu. Występuje tam również gatunek z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej – dzwonecznik wonny, a także liczne gatunki roślin ciepłolubnych oraz prawnie chronionych i zagrożonych w Polsce. Biorąc pod uwagę znaczną odległość projektowanej drogi od Obszaru Natura 2000 PLH100001 „Dąbrowa Grotnicka”, jak również położenie obszarów leśnych kompleksu Lasów Łućmiersko - Grotnickich, które będą izolować tereny ostoi od ewentualnych oddziaływań projektowana droga S-14 nie stanowi istotnego zagrożenia dla przedmiotu ochrony obszaru, nie będzie znacząco oddziaływać na ten obszar i nie będzie miała wpływu na integralność w/w obszaru Natura 2000. Projektowana droga w wariancie preferowanym (początkowy fragment wariantu II) przebiegać będzie w odległości ok. 300 m od obszaru Natura 2000 PLH 100022 Grady Nad Lindą. W obrębie ostoi znajduje się obszar wysiękowy, porośnięty zbiorowiskami o charakterze łągów przysrumykowych i olsów źródłiskowych. Poza tym występują grądy niskie, typowe oraz wysokie z udziałem gatunków ciepłolubnych. Na terenie obszaru stwierdzono również gatunek z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej – dzwonecznik wonny. Ze względu na znaczne oddalenie projektowanej drogi od obszaru Natura 2000 nie przewiduje się znaczącego oddziaływania drogi na tereny leśne i stanowiska dzwonecznika. Podstawowe znaczenie dla funkcjonowania chronionych w obrębie ostoi zbiorowisk związanych ze źródłiskami (łągów przysrumykowych i olsów źródłiskowych) ma obszar wysiękowy położony w obrębie ostoi, a nie



przepływająca rzeka Linda. Występowanie roślinności na obszarze ostoi Natura 2000 uzależnione jest od reżimu hydrologicznego przede wszystkim źródeł leżących w jego obrębie, a nie są one zagrożone przez budowę projektowanej drogi. Realizując inwestycję należy zwracać szczególną uwagę na to, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w podłoże i ograniczyć do niezbędnego minimum obszar budowy. Trasa na tym odcinku będzie prowadzona na nasypie, w związku z czym ingerencja w podłoże będzie generalnie bardzo niewielka. Pozwoli to wyeliminować niebezpieczeństwo negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 Grądy nad Lindą. W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego oddziaływania projektowanej drogi na obszary Natura 2000. Porównując analizowane warianty przebiegu w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego za najkorzystniejsze należy uznać wariant preferowany i wariant I (porównywalne), za najmniej korzystny wariant II, ze względu na największą liczbę kolizji z obiektami cennymi przyrodniczo, w tym również z największą liczbą obiektów najwartościowszych. W związku z planowaną inwestycją zaproponowano szereg rozwiązań, mających na celu zminimalizowanie potencjalnego negatywnego wpływu realizacji inwestycji na środowisko przyrodnicze zarówno w trakcie realizacji, jak i eksploatacji. Prowadzenie wycinki drzew i krzewów w najkorzystniejszym okresie, to znaczy poza okresem lęgowym ptaków umożliwi zapobieżenie zbędnej śmiertelności ptaków w okresie wysiadywania jaj i wychowywania piskląt. Ograniczenie zajętości terenu oraz wycinki do minimum i prowadzenie prac w taki sposób, aby ingerencja w tereny sąsiadujące z projektowanym pasem drogowym była jak najmniejsza. Nałożono również warunek ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów oraz zabezpieczenia przed uszkodzeniami mechanicznymi drzew znajdujących się w obrębie placu budowy nieprzeznaczonych do wycinki. Aby zapewnić odpowiednie wykonywanie prac, a także w celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i wykrywania zagrożeń dla zwierząt w trakcie realizacji inwestycji należy zapewnić nadzór środowiskowy, a na terenach wzmożonej migracji płazów również nadzór herpetologiczny. W rejonach szczególnie atrakcyjnych dla zwierząt np. w okolicy terenów podmokłych należy zabezpieczyć plac budowy przed możliwością dostania się zwierząt za pomocą siatek wygradzających, montowanych na głównych kierunkach migracji. Zaproponowano również szereg działań, których celem jest umożliwienie prawidłowego funkcjonowania układów biocenotycznych w rejonie projektowanej drogi w okresie jej eksploatacji. Do działań tych należą:

- zastosowanie nasadzeń zieleni, która będzie pełnić różnorodne funkcje. W miejscach, gdzie droga będzie biec przez tereny leśne i wycinka spowoduje odsłonięcie wnętrza drzewostanu proponuje się wykonanie nasadzeń zieleni dogęszczającej, które przyspieszą wytworzenie formacji o charakterze okrajkowym, zabezpieczającym wnętrze lasu. Na odcinkach, na których wykonane będą nasadzenia o charakterze krajobrazowym i izolacyjnym, zieleni

poza funkcją estetyczną i izolacyjną będzie stanowić dodatkowe żerowisko i miejsce ukrycia (a także gniazdowania) dla wielu gatunków zwierząt. Podobnie zieleń o charakterze naprowadzającym – również poza funkcją naprowadzającą, będzie mogła stanowić dodatkowe żerowiska dla zwierząt;

- zastosowanie wygradzeń, które będą zapobiegać wkraczaniu zwierząt na drogę, a tym samym zmniejszą niebezpieczeństwo ich śmiertelności na drodze (a tym samym niebezpieczeństwo wypadków). Wygradzenia będą także stanowić element naprowadzający na przejścia dla zwierząt (wraz z nasadzeniami zieleni naprowadzającej);
- zastosowanie przejść dla zwierząt, które będą minimalizować efekt barierowy powodowany przez drogę. Przy przejściach przeznaczonych m.in. dla płazów zastosowane zostaną dodatkowo wygradzenia naprowadzające. Lokalizacja przejść została dobrana w taki sposób, aby mogły być jak najefektywniej wykorzystywane. Możliwe będzie również przemieszczanie się dużych zwierząt, ponieważ na terenach Lasu Grotnickiego zaprojektowano przejście dla dużych zwierząt.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia należy prowadzić monitoring:

- coroczny monitoring stanu zieleni (przez okres 5 lat), a w przypadku stwierdzenia strat względem projektu budowlanego podjąć działania skutkujące uzupełnieniem braków ze względu na możliwość wypadania roślin wprowadzonych jako działania minimalizujące oddziaływania, w tym drzew i krzewów;
- przez okres 5 lat należy prowadzić coroczny monitoring efektywności funkcjonowania zaprojektowanych przejść i przepustów dla zwierząt, jak również monitoring zaprojektowanych przejść pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni przejść i przepustów oraz pod względem penetracji przez ludzi, włączając do monitoringu także kontrolę ogrodzeń. W przypadku stwierdzenia ubytków w zagospodarowaniu przejść i przepustów należy niezwłocznie podjąć działania w celu naprawy braków. Po stwierdzeniu oznak wykorzystywania przejść dla zwierząt przez ludzi, szczególnie ruch kołowy, należy niezwłocznie podjąć działania uniemożliwiające niepowołaną obecność ludzi poprzez:
  - wyłożenie na wejściach dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów,
  - luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia,
  - obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia;
- co roku, przez okres 5 lat, do 30 września należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi sprawozdanie z wyników przeprowadzonego monitoringu,

o którym mowa powyżej oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.

Ponadto należy przeprowadzić badania kontrolne chlorozy liści i igieł z uwagi na niekorzystne działanie jonów chloru VII pochodzących z substancji stosowanych do zimowego usuwania śliskości dróg przejawia się tym, że zatrzymywane w dużej ilości w tkankach roślin powodują ich chlorozę (żółknięcie liści i igieł), która prowadzi do częściowego lub całkowitego zamierania roślin. Badania należy przeprowadzić w pasie 100 m od krawędzi jezdni po obu stronach drogi po pierwszym, drugim i piątym sezonie zimowym, w drugiej połowie drugiego kwartału. W przypadku stwierdzenia objawów nienaturalnego żółknięcia igieł, należy niezwłocznie podjąć działania pozwalające wyeliminować to zjawisko, np. poprzez wprowadzenie zieleni ochronnej w formie:

- pnączy posadzonych przy siatce wygradzającej drogę,
- gęstych szpalerów drzew i krzewów liściastych z gatunków odpornych na presję powodowaną przez drogę,
- odpowiednio dobranych gatunkowo do warunków siedliskowych.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. Nr 58, póź. 535 ze zm.), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Organ biorąc pod uwagę stopień szczegółowości przedstawionego materiału stwierdził, że konieczna jest ponowna ocena w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji wymienionych w art. 72 ust 1 pkt 1, 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Nakładając ten obowiązek zważył m.in.: iż zabezpieczenia akustyczne zaprojektowano bez znajomości przebiegu niwelety drogi. Stąd określone w niniejszej decyzji parametry zabezpieczeń mogą ulec zmianie. Zmiana niwelety drogi może rzutować również na nieznaczną korektę pozostałych projektowanych rozwiązań drogowych m.in. może zaistnieć potrzeba korekty pikietażu wykonania szczelnego systemu odprowadzania ścieków oraz innych urządzeń ochrony środowiska.

W ponownej ocenie należy szczegółowo przedstawić, w formie opisowej i graficznej, przyjęte rozwiązania w zakresie zbierania, oczyszczania i odprowadzania ścieków deszczowych z drogi, obiektów mostowych oraz z MOP-ów na całej trasie projektowanej drogi ekspresowej S-14 oraz dokonać oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko z punktu widzenia ochrony wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem.

Uwzględniając przedstawione wnioski oraz nakładając obowiązki określone w sentencji decyzji należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie przy wypełnieniu wymienionych warunków nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

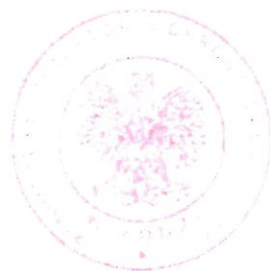
### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1 pkt 1-13. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia inwestor zobowiązany jest do uzyskania zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi na likwidację siedlisk gatunków roślin, zwierząt i grzybów będących pod ochroną ścisłą i ochroną częściową.

Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1- Charakterystyka przedsięwzięcia.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi  
*Kuzimierz Perek*  
Kuzimierz Perek

STARSZY INSPEKTOR  
*Grzech*  
Marek Grzech

Niniejsza decyzja jest ostateczna  
i podlega wykonaniu

z dniem: 05.05.2011r.

**Otrzymują:**

**Decyzja + Załącznik nr 1**

1. Pełnomocnik Inwestora Pan Andrzej Stelmaszuk  
Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o.  
ul. Konieczynowa 11, 03-612 Warszawa
2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad  
00-848 Warszawa, ul. Żelazna 59
3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi  
ul. Roosevelta 9, 90-056 Łódź
4. pozostałe strony postępowania –powiadomienie zgodnie z art. 49 Kpa
5. a/a

**Do wiadomości:**

**Decyzja + Załącznik nr 1**

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny  
90-046 Łódź, ul. Wodna 40,
2. Wojewoda Łódzki





Łódź, dnia 23 marca 2011r. .

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W ŁODZI**

**Załącznik nr 1 do decyzji nr 15/2011 z dnia 23 marca 2011r. znak: WOOS-II.4200.8.2011.MG**

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” wg wariantu preferowanego przez wnioskodawcę tj. kombinacji dwóch wariantów II i I.

Poza budową drogi, zakres inwestycji będzie także obejmować budowę miejsc obsługi podróżnych, budowę obiektów mostowych, wycinkę zieleni, budowę i przebudowę infrastruktury technicznej oraz wyburzenia budynków, w tym budynków mieszkalnych. Ponadto inwestycja obejmować będzie przebudowę fragmentów istniejących dróg w miejscach projektowanych węzłów oraz w miejscach przejść pod/nad nimi projektowanej trasy, a także budowę dróg dojazdowych i serwisowych, w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania przyległych terenów pod względem komunikacyjnym.

Obwodnicę Łodzi w ciągu projektowanej S14 zaplanowano dla następujących wariantów sytuacyjnych (przebiegu):

- **wariant I** - początek trasy przyjęto w węźle „Emilia” z istniejącą A2 (miejsce obecnego węzła A2 z łącznicą do istniejącej DK1). W zakres opracowania będzie wchodzić również realizacja przełożenia fragmentu DK1 w rejonie miejscowości Słowik i Emilia i połączenia go z projektowaną S14 węzłem „Emilia I”. Trasa S14 przebiegać będzie po zachodniej stronie centrum Łodzi i Zgierza, głównie przez tereny pól, łąk i lasów oraz w stosunkowo niewielkim stopniu przez tereny mieszkaniowe. Generalnie trasa przebiegać będzie zgodnie ze „Studium trasowania drogi ekspresowej S14 – weryfikacja przebiegu” opracowanym przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi w 2005 r. oraz z planami zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miast i gmin, przez które będzie przebiegać. Połączenie S14 z innymi trasami komunikacyjnymi przewidziano poprzez węzły drogowe dwupoziomowe;
- **wariant IA** - jedynie w niewielkim stopniu różni się od wariantu I. Różnice w przebiegu trasy występować będą jedynie na odcinku początkowym tj. węzeł „Emilia” – węzeł

„Lućmierz” (trasa przebiegać będzie po wschodniej stronie wariantu I) oraz na odcinku końcowym analizowanej drogi S14 tj. DW710 – węzeł „Lublinek” (trasa przebiegać będzie po zachodniej stronie wariantu I). Pozostałe różnice pomiędzy wariantami (niweleta, połączenie z pozostałymi drogami, natężenie ruchu) wynikają z różnic przebiegu;

- **wariant II** - początek trasy stanowić będzie skrzyżowanie trasy z istniejącą DK1 w m. Słowik. Trasa S14 będzie połączona z istniejącą A2 poprzez łącznik i dwa węzły tj. węzeł „Emilia” (miejsce obecnego węzła A2 z łącznicą do istniejącej DK1) i „Emilia I”. Trasa w północnej części (na odcinku od m. Emilia do rejonu Aleksandrowa Łódzkiego) przebiegać będzie na zachód od wariantu I, natomiast na pozostałym odcinku tj. od Aleksandrowa Łódzkiego do granicy gminy Pabianice trasa poprowadzona została generalnie przez teren miasta Łodzi, na wschód od wariantu I. W rejonie skrzyżowania z istniejącą DK72 oraz w końcowym fragmencie trasy (od ul. Sanitariuszek do końca opracowania), trasa S14 wg wariantu II pokrywa się z przebiegiem wariantów I i IA. Połączenie S14 z innymi trasami komunikacyjnymi przewidziano (podobnie jak w wariantach I i IA) poprzez węzły drogowe dwupoziomowe, z wyjątkiem skrzyżowania jednopoziomowego z istniejącą DK1 na początku zakresu opracowania;
- **wariant preferowany** - stanowi kombinację dwóch, opisanych poprzednio wariantów tj. II (od km 0+000 do km 4+482 wariantu II) i I (od km 2+732 do km 27+191 wariantu I). Wariant ten jest lepszy od pozostałych pod względem technicznym, ponieważ zapewnia płynne przejście ruchu z istniejącej DK1 na projektowaną S14 (bez konieczności jazdy przez łącznice węzła „Emilia”) – tak jak w wariantach II, przy zachowaniu najkorzystniejszego przebiegu wariantu I na pozostałym odcinku. Wariant ten (preferowany) będzie biec praktycznie przez takie same tereny co wariant I, a różnice dotyczą jedynie początkowego odcinka (głównie terenów w obrębie Lasu Lućmierskiego).

Długość trasy na odcinku projektowanej S14 wynosi:

- 27,191 km dla wariantu I,
- 27,240 km dla wariantu IA,
- 29,457 km dla wariantu II.

Długość projektowanego przełożenia DK1 w rejonie początku zakresu inwestycji wynosi:

- 4,010 km dla wariantu I,
- 3,780 km dla wariantu IA,
- brak przełożenia dla wariantu II.

Długość trasy w wariantach preferowanym (rekomendowanym) będącym kombinacją dwóch wariantów tj. wariantu II ( w początkowym fragmencie) oraz wariantu I (na pozostałym odcinku) wynosi 28,941 km. Pikietaż wariantu preferowanego jest następujący:

- wariant II od km 0+000 do km 4+482,
- wariant I od km 2+732 do km 27+191

W wariantcie preferowanym nie będzie mieć miejsca przełożenie DK1.

**Parametry projektowanego odcinka drogi S14 przedstawiają się następująco:**

- klasa drogi S 2/2 (dwie jezdnie - po dwa pasy ruchu w każdym kierunku), z rezerwą na trzeci pas ruchu
- prędkość projektowa 100 km/h
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość jednej jezdni 7,0 m (10,5 m po uwzględnieniu trzeciego pasa)
- szerokość pasa dzielącego 12,0 m (5,0 m po uwzględnieniu trzeciego pasa), w tym szerokość opaski 2x0,5 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,5 m
- szerokość pobocza nieutwardzonego 1,25 m lub 0,75 m
- korona drogi 32,5 m lub 33,5 m
- szerokość w liniach rozgraniczających min 50 m
- promień pionowy:  $R_{wyp} = 13000 \text{ m} \div 30000 \text{ m}$  (wariant I i IA) lub  $16000 \text{ m} \div 70000 \text{ m}$  (wariant II)  $R_{wkl} = 8000 \text{ m} \div 30000 \text{ m}$  (wariant I),  $8000 \text{ m} \div 40000 \text{ m}$  (wariant IA) i  $12000 \text{ m} \div 35000 \text{ m}$  (wariant II)
- pochylenie podłużne (min÷max) 0,30 ÷ 2,75 % (wariant I i IA) lub 0,30 ÷ 2,00 % (wariant II).

Ponadto w ramach inwestycji wybudowane zostaną drogi dojazdowe i serwisowe, fragmenty dróg łączących węzły z istniejącą siecią dróg oraz przebudowane zostaną fragmenty innych dróg o następujących parametrach:

Drogi krajowe (DK1, DK71 i DK72) jednojezdniowe:

- klasa drogi GP 1/2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu - po jednym pasie ruchu w każdym kierunku)
- prędkość projektowa 80 km/h
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość jezdni 7,0 m
- szerokość pobocza utwardzonego 2,0 m
- szerokość pobocza nieutwardzonego 0,75 m lub 1,25 m
- korona drogi 12,5 m lub 13,5 m
- szerokość w liniach rozgraniczających min 30 m.

Drogi krajowe (DK1, DK71 i DK72) dwujezdniowe:

|   |  |
|---|--|
| – klasa drogi                           | GP 2/2 (dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu - po dwa pasy ruchu w każdym kierunku) |
| – prędkość projektowa                   | 80 km/h  |
| – szerokość pasa ruchu                  | 3,5 m  |
| – szerokość jednej jezdni               | 7,0 m  |
| – szerokość pasa dzielącego             | 4,0 m  |
| – szerokość pobocza utwardzonego        | 2,0 m  |
| – szerokość pobocza nieutwardzonego     | 0,75 m lub 1,25 m  |
| – korona drogi                          | 23,5 m lub 24,5 m  |
| – szerokość w liniach rozgraniczających | min 40 m.  |

Drogi wojewódzkie (DW702 i DW710):

|   |  |
|---|--|
| – klasa drogi                           | G 1/2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu - po jednym pasie ruchu w każdym kierunku) |
| – prędkość projektowa                   | 70 km/h  |
| – szerokość pasa ruchu                  | 3,5 m  |
| – szerokość jezdni                      | 7,0 m  |
| – szerokość pobocza nieutwardzonego     | 1,25 m   |
| – korona drogi                          | 9,5 m  |
| – szerokość w liniach rozgraniczających | min 25 m   |

Drogi powiatowe

|   |  |
|---|--|
| – klasa drogi                           | Z 1/2 (jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu - po jednym pasie ruchu w każdym kierunku) |
| – prędkość projektowa                   | 60 km/h  |
| – szerokość jezdni                      | 6,0 m  |
| – szerokość pobocza nieutwardzonego     | 1,0 m  |
| – korona drogi                          | 8,0 m  |
| – szerokość w liniach rozgraniczających | min. 20,00 m   |

Drogi gminne klasy L

|                                     |         |
|-------------------------------------|---------|
| – klasa drogi                       | L       |
| – prędkość projektowa               | 50 km/h |
| – szerokość jezdni                  | 5,5 m   |
| – szerokość pobocza nieutwardzonego | 0,75 m  |
| – korona drogi                      | 7,0 m   |

- szerokość w liniach rozgraniczających min. 15,00 m.

#### Drogi dojazdowe klasy D

- klasa drogi D
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość jezdni 5,0 m lub 3,5 m z mijankami
- szerokość pobocza nieutwardzonego 0,75 m
- korona drogi 6,5 m lub 5,0 m
- szerokość w liniach rozgraniczających min. 15,00 m.

#### **Budowa S14 obejmować będzie następujące rodzaje prac:**

- organizacja zaplecza,
- zabezpieczenie istniejącej infrastruktury technicznej oraz budowa nowej (na potrzeby MOP),
- wycinka drzew i krzewów,
- wyburzenia budynków,
- rozebranie istniejących nawierzchni w miejscach skrzyżowań z nowymi drogami,
- roboty ziemne,
- realizacja odwodnienia,
- budowa obiektów mostowych,
- budowa warstw nośnych konstrukcji jezdni,
- roboty nawierzchniowe,
- budowa miejsc obsługi podróżnych,
- budowa ekranów akustycznych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- nasadzenie zieleni,
- prace wykończeniowe (humusowanie terenów przeznaczonych pod zielen, obsianie trawą),
- prace porządkowe i likwidacyjne zaplecza budowlanego.

Trasa S14 głównie na terenach zainwestowanych (głównie w miejscach skrzyżowania z istniejącymi drogami), przecinać będzie sieci infrastruktury. Istniejące sieci kolidujące z trasą to:

- sieci wodociągowe – wodociągi 110 i 160 (wszystkie warianty),
- sieci kanalizacyjne – wszystkie warianty,
- sieć gazowa – gazociąg wysokiego ciśnienia 125 i 300 (wszystkie warianty) oraz 160 (wariant II),
- sieci energetyczne – linie WN (110kV, 220kV - wszystkie warianty),



- sieci energetyczne – linie ŚN i NN (wszystkie warianty),
- sieci telekomunikacyjne – linie napowietrzne, kable i światłowody (wszystkie warianty),
- trakcja kolejowa – wszystkie warianty.

W związku z powyższym w miejscach kolizji z projektowaną inwestycją przewidziano przebudowę lub przełożenie ww. sieci.

Przebudowa sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i gazowych związana jest z koniecznością usunięcia kolizji z projektowanym korpusem drogi i polegać będzie na wykonaniu zastępczych odcinków przewodów wraz z ich zabezpieczeniem i wymaganą armaturą oraz na demontażu przewodów wyłączonych z eksploatacji. Ponadto przewiduje się wykonanie zabezpieczeń za pomocą rur ochronnych. Przebudowa linii napowietrznych wysokiego napięcia WN 220kV prawdopodobnie wymagać będzie zmiany klasy napięciowej linii na linię WN 400kV. Gazociąg na odcinku ok. 1 km może ulec gruntownej przebudowie celem uniknięcia przejść pod projektowaną drogą. Na potrzeby MOP konieczna będzie budowa sieci wodociągowych, kanalizacyjnych oraz elektroenergetycznych.

Projektowana droga S14 będzie miała za zadanie głównie odciążać istniejącą trasę relacji Włocławek - Ozorków - Zgierz - Łódź - Pabianice - Zduńska Wola - Sieradz - Złoczew, tj. drogi krajowe nr 1 i 14 (DK1 i DK14). Trasa S14 podobnie jak istniejące DK1 i DK14 będzie przebiegała przez Łódź i Zgierz na kierunku północ - południe. Połączenie komunikacyjne m. Emila i Pabianice, poza drogami DK1 i DK14, stanowi również istniejąca DK71, przebiegająca po zachodniej stronie Łodzi i projektowanej trasy S14, przez miejscowości: Zgierz, Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki i Pabianice.

Projektowana S14 będzie posiadała, podobnie jak istniejąca DK1 i DK14, połączenie z eksploatowanymi obecnie w tym rejonie głównymi ciągami komunikacyjnymi o znaczeniu krajowym i wojewódzkim oraz drogami projektowanymi w ciągu tych tras, tj.:

- z istniejącą autostradą A2 – pośrednie połączenie poprzez węzły drogowe (wariant II),
- z istniejącą DK1 - bezpośrednie połączenie poprzez skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo (wariant II),
- z istniejącą DW702 i DK1 – pośrednie połączenie poprzez projektowaną drogę wojewódzką DW702,
- z istniejącą drogą krajową DK71 - bezpośrednie połączenie poprzez węzeł drogowy oraz pośrednie połączenia poprzez projektowane drogi,
- z projektowaną obwodnicą Aleksandrowa Łódzkiego oraz dzielnic Łodzi Teofilów i Piaskowiec, w ciągu DK72 - bezpośrednie połączenie poprzez węzeł drogowy,
- z projektowaną obwodnicą Konstantynowa Łódzkiego w ciągu DW710 - pośrednie połączenie poprzez ul. Maratońską i Sanitariuszek,

- z projektowaną obwodnicą Pabianic w ciągu S14 - bezpośrednie połączenie poprzez węzeł drogowy.

Droga S14 przecinać będzie inne trasy komunikacyjne, z którymi nie będzie miała bezpośredniego połączenia tj.:

- drogi powiatowe (nr DP5143E, DP5136E, DP1134E, DP5102E, DP1112E i DP3307E) – wszystkie warianty,
- drogi gminne i dojazdowe do pól i posesji,
- linię kolejową - w km ok. 5+930 - wariant I,
- linię tramwajową - w km ok. 13+592 i 21+119 - wariant I,

Wszystkie eksploatowane w rejonie projektowanej S14 drogi o znaczeniu krajowym, wojewódzkim i powiatowym zachowają swoje funkcje i pozostaną przejezdne. Realizacja inwestycji może wprowadzić zmiany w ruchu lokalnym, ze względu na zamknięcie niektórych dróg o mniejszym znaczeniu komunikacyjnym (dojazdów do pól uprawnych oraz posesji). Jednak odpowiednia organizacja ruchu oraz wchodząca w zakres inwestycji budowa nowych dróg serwisowych zapewni dostęp do terenów przyległych do S14, w tym do posesji prywatnych i pól uprawnych.

W sąsiedztwie projektowanej trasy znajdują się częściowo tereny pól uprawnych, łąk, nieużytków, ogródków działkowych oraz tereny leśne, a częściowo tereny zabudowy wielorodzinnej oraz jednorodzinnej wraz z zabudowaniami gospodarczymi i ogrodami przydomowymi.

W związku z budową drogi zajęty zostanie teren pod zaplecze budowlane, w granicach inwestycji wykonana zostanie wycinka drzew i krzewów (w miejscach kolizji z inwestycją), zdjęcie warstwy humusu oraz wyburzenia budynków (w tym mieszkalnych wraz z zabudową gospodarczą). Roboty ziemne związane będą z wykonaniem wykopów i nasypów, wykonaniem obiektów mostowych, budowy i przebudowy sieci oraz ostatecznie prac wykończeniowych. Ponadto w ramach inwestycji przebudowywane będą istniejące drogi w miejscach przecięcia z projektowaną S14 oraz realizowane będą drogi serwisowe. Obszar tych działań zawierać się będzie w granicach stałego zajęcia terenu.

Budowa obwodnicy spowoduje trwałą zmianę istniejącego zagospodarowania terenu (głównie terenów pól, łąk, nieużytków i ogrodów) w ramach pasa drogowego.

Analizowana trasa S14 w żadnym z wariantów nie będzie przebiegać przez obszary rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych lub obszarów objętych ochroną przyrody na podstawie prawa międzynarodowego. Nie zachodzi kolizja z obszarami sieci Natura 2000, jednak droga będzie przebiegać w pobliżu (ok. 1 km) jednego z istniejących obszarów Natura 2000

– „Dąbrowa Grotnicka” (kod obszaru PLH100001) oraz w okolicy potencjalnego obszaru Natura 2000, obecnie rezerwatu przyrody „Grady nad Lindą” (w odległości ok. 300 m w wariancie II).

Trasa we wszystkich wariantach będzie natomiast przebiegać częściowo przez obszary chronionego krajobrazu i zespół przyrodniczo – krajobrazowy oraz tereny mieszkaniowe, co wiązać się będzie z koniecznością wyburzeń. Trasa S14 będzie kolidować z występującymi w obrębie inwestycji stanowiskami archeologicznymi objętymi ochroną konserwatorską.

W celu zminimalizowania niekorzystnych skutków działań związanych z realizacją i eksploatacją przedmiotowej inwestycji należy spełniać poniższe warunki:

- place budowy, zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie;
- bazy materiałowe i paliwowe, zaplecza budowy oraz magazynowanie odpadów należy organizować z dala od koryt rzek i rowów;
- w przypadku wystąpienia warunków powodujących znaczne przesuszenie podłoża i wystąpienie wiatrów o prędkościach umożliwiających porywanie pyłu, zalecane jest okresowe zraszanie odsłoniętego terenu w miejscu prowadzenia prac ziemnych;
- w celu zabezpieczenia przed pyleniem, należy utrzymywać w dobrym stanie i czystości drogi technologiczne;
- podczas realizacji inwestycji należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zamulaniem wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu i przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy dróg oraz wyciekami z maszyn i samochodów;
- w przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody odprowadzane do odbiorników powinny być mechanicznie oczyszczone z zawiesiny (piasku, gliny, itp.);
- ścieki bytowe z baz zaplecza technicznego należy gromadzić w szczelnych zbiornikach i wywozić na punkty zlewne oczyszczalni ścieków;
- zaplecza budowy należy zorganizować poza:
  - obszarami zabudowy mieszkaniowej,
  - bezpośrednim zasięgiem koron drzew,
  - dolinami rzek,
  - korytarzami ekologicznymi,
  - rezerwatami przyrody;
- zorganizować zaplecza budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić:
  - uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp.,

- usytuowanie na włączeniu placu budowy lub drogi technologicznej do drogi publicznej stanowiska do czyszczenia opon samochodów wyjeżdżających z budowy na drogę (strumieniem wody bądź sprężonym powietrzem),
- uszczelnienie nawierzchni, gdzie magazynowane będą odpady niebezpieczne np.: zanieczyszczone grunty,
- stosować sprawny sprzęt i środki transportu, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko;
- sprawować stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami;
- uporządkować teren budowy po zakończeniu etapu realizacji oraz wykonać prace porządkowe, a teren tymczasowych placów budowy przywrócić do poprzedniego stanu;
- powstające w trakcie budowy odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty; odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i nie dopuszczać do mieszania odpadów celem przekazania do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się odzyskiem bądź unieszkodliwianiem posiadających stosowne uzgodnienia;
- w przypadku zanieczyszczeń gleby lub ziemi podczas realizacji przedsięwzięcia, należy wykonać rekultywację zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących standardów jakości gleby lub ziemi;
- grunt z wykopów zanieczyszczony w stopniu przekraczającym standardy jakości gleby lub ziemi, należy przekazać do unieszkodliwienia, zgodnie z przepisami ustawy o odpadach;
- masy ziemne powstałe w trakcie realizacji inwestycji w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji, w szczególności w celu nasadzeń roślin, niwelacji i rekultywacji terenu, dopuszcza się także inny sposób zagospodarowania mas ziemnych przy uwzględnieniu następujących warunków:
  - możliwe jest wykorzystanie mas ziemnych do: urządzania terenów zieleni, do rekultywacji terenów zdegradowanych, do rekultywacji składowisk odpadów,
  - dopuszczalne jest przekazanie osobom fizycznym na ich potrzeby,
  - wywóz mas ziemnych z placu budowy prowadzić w godzinach dziennych (6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>) w rejonie obszarów zabudowy mieszkalnej,
  - nie dopuszczać do pylenia podczas transportu,
  - prowadzić ewidencję przekazanych mas osobom prawnym i osobom fizycznym;
- wydzielić na placu budowy oraz w miejscu wykonywania zadania inwestycyjnego miejsca awaryjnych napraw sprzętu – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed skażeniem środowiska gruntowo-wodnego tj. substancjami ropopochodnymi;

- należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
- likwidację zbiorników wodnych, będących siedliskiem płazów należy przeprowadzić poza ich sezonem rozrodczym i lęgowym pod ścisłym nadzorem herpetologicznym;
- wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków przypadającym na okres od 1 marca do 31 sierpnia włącznie;
- straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, wyłącznie gatunków rodzimych, przy uwzględnieniu uwarunkowań siedliskowych, architektury krajobrazu, ochrony zabytków, wymogów bezpieczeństwa oraz warunków technicznych;
- w okresie realizacji inwestycji zapewnić nadzór środowiskowy, a na terenach wzmożonej migracji płazów w trakcie wykonywania robót budowlanych należy zapewnić również nadzór herpetologiczny;
- w rejonie wzmożonego występowania zwierząt, w szczególności na terenach podmokłych place budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt, za pomocą siatek wygradzających, montowanych na głównych kierunkach migracji, w tym siatek dla płazów;
- konieczne obniżenie poziomu wód podziemnych związane z wykonywaniem wykopów nie może zakłócać stosunków wodnych;
- nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;
- przejścia przez rowy i cieki wykonywać przy minimalnym zaburzeniu hydrologii cieku oraz przy minimalnej ingerencji w jakość wód (ograniczać prace w brzegach i korycie wody);
- w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień i stosować metody ograniczające ilość odpompowywanej wody;
- w trakcie eksploatacji drogi należy dokonywać systematycznie, co najmniej 2 razy w roku, w okresie wiosny i jesieni, przeglądów urządzeń oczyszczających ścieki deszczowe zainstalowanych na wylotach do odbiorników;
- w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>);
- w celu ochrony stanowisk archeologicznych i zminimalizowania potencjalnych uszkodzeń inwestor powinien zastosować się do następujących zaleceń:



- na całej długości budowanej drogi roboty ziemne muszą być prowadzone pod nadzorem specjalisty archeologa,
- w przypadku odkrycia wcześniej nierozpoznanego znaleziska archeologicznego na wykonawcy ciąży obowiązek wstrzymania robót i powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta gminy stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków,
- wznowienie wstrzymanych robót – na podstawie zezwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia teren zajęty będzie pod układ komunikacyjny z przylegającymi do niego elementami tj. drogami serwisowymi, miejscami obsługi podróżnych, ekranami akustycznymi, skarpami oraz zielenią.

Przy zaproponowanych rozwiązaniach chroniących środowisko, zasięg ponadnormatywnego oddziaływania trasy na zdecydowanie większym jej odcinku zamknie się w pasie drogowym. Zatem sposób wykorzystania większości terenów przylegających do trasy drogowej praktycznie nie ulegnie zmianie. Natomiast na niektórych odcinkach mimo zastosowania ekranów akustycznych przekroczone zostaną dopuszczalne wartości poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie. W celu weryfikacji faktycznego oddziaływania inwestycji drogowej oraz skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych wykonana zostanie analiza porealizacyjna.

Na podstawie wyników analizy porealizacyjnej określona zostanie ewentualna konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla tych terenów.

W ramach realizacji przedsięwzięcia należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- a) należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych zgodnie z poniższą tabelą:

| <b>WARIANT PREFEROWANY</b>                     |                |                 |
|--|----------------|-----------------|
| <b>Po wschodniej stronie projektowanej S14</b> |                |                 |
| <b>Przybliżona lokalizacja</b>                 | <b>długość</b> | <b>wysokość</b> |
| Od km 0+200 do km 0+460 wariantu II            | 315 m          | 4 m             |
| Od km 0+490 do km 0+720 wariantu II            | 255 m          | 6 m             |
| Od km 0+720 do km 1+035 wariantu II            | 315 m          | 5 m             |
| Od km 1+035 do km 1+635 wariantu II            | 600 m          | 4 m             |
| Od km 3+300 do km 3+700 wariantu I             | 400 m          | 6 m             |
| Od km 5+400 do km 6+000 wariantu I             | 605 m          | 6 m             |
| Od km 6+000 do km 6+700 wariantu I             | 700 m          | 3 m             |
| Od km 6+700 do km 6+800 wariantu I             | 100 m          | 4 m             |
| Od km 6+800 do km 7+310 wariantu I             | 515 m          | 6 m             |

|   |        |     |
|---|--------|-----|
| Od km 7+560 do km 8+520 wariantu I                  | 995 m  | 6 m |
| Po północnej stronie węzła „Zgierz”-„Łódź- Północ”  | 220 m  | 6 m |
| Po wschodniej stronie węzła „Zgierz”-„Łódź- Północ” | 185 m  | 6 m |
| Od km 9+720 do km 9+830 wariantu I                  | 240 m  | 3 m |
| Od km 9+830 do km 10+000 wariantu I                 | 180 m  | 4 m |
| Od km 10+000 do km 10+590 wariantu I                | 600 m  | 3 m |
| Od km 10+590 do km 10+890 wariantu I                | 310 m  | 6 m |
| Od km 11+390 do km 11+650 wariantu I                | 300 m  | 5 m |
| Od km 11+950 do km 12+590 wariantu I                | 650 m  | 6 m |
| Od km 13+155 do km 14+135 wariantu I                | 980 m  | 4 m |
| Od km 14+135 do km 15+140 wariantu I                | 1010 m | 6 m |
| Od km 15+320 do km 15+730 wariantu I                | 500 m  | 3 m |
| Od km 15+730 do km 16+445 wariantu I                | 715 m  | 6 m |
| Od km 16+550 do km 17+000 wariantu I                | 455 m  | 6 m |
| Od km 17+900 do km 18+300 wariantu I                | 400 m  | 6 m |
| Od km 18+800 do km 19+190 wariantu I                | 390 m  | 6 m |
| Od km 19+335 do km 20+385 wariantu I                | 1050 m | 6 m |
| Od km 20+385 do km 20+640 wariantu I                | 255 m  | 4 m |
| Od km 20+640 do km 20+750 wariantu I                | 110 m  | 5 m |
| Od km 20+750 do km 21+000 wariantu I                | 250 m  | 3 m |
| Od km 22+400 do km 22+900 wariantu I                | 500 m  | 6 m |
| Po południowej stronie węzła „Łódź-Retkinia”        | 655 m  | 5 m |
| Od km 23+220 do km 24+100 wariantu I                | 895 m  | 6 m |
| Od km 24+600 do km 25+000 wariantu I                | 400 m  | 3 m |
| Od km 26+100 do km 26+500 wariantu I                | 580 m  | 4 m |
| <b>Po zachodniej stronie projektowanej S14</b>      |        |     |
| Od km 0+000 do km 0+450 wariantu II                 | 460 m  | 6 m |
| Od km 1+100 do km 2+600 wariantu II                 | 1500 m | 4 m |
| Od km 5+400 do km 5+875 wariantu I                  | 475 m  | 6 m |
| Od km 5+875 do km 5+970 wariantu I                  | 95 m   | 4 m |
| Od km 5+970 do km 6+600 wariantu I                  | 630 m  | 3 m |
| Od km 7+470 do km 8+575 wariantu I                  | 1150 m | 6 m |
| Po zachodniej stronie węzła „Zgierz”-„Łódź- Północ” | 130 m  | 6 m |
| Od km 10+340 do km 10+645 wariantu I                | 305 m  | 6 m |
| Od km 10+645 do km 10+985 wariantu I                | 345 m  | 4 m |
| Od km 11+200 do km 11+385 wariantu I                | 235 m  | 3 m |
| Od km 12+090 do km 12+615 wariantu I                | 525 m  | 4 m |
| Od km 12+615 do km 13+350 wariantu I                | 740 m  | 6 m |

|   |        |     |
|---|--------|-----|
| Od km 13+350 do km 14+300 wariantu I                | 955 m  | 4 m |
| Od km 14+300 do km 15+200 wariantu I                | 1005 m | 6 m |
| Od km 15+320 do km 15+740 wariantu I                | 485 m  | 3 m |
| Od km 15+740 do km 16+400 wariantu I                | 670 m  | 6 m |
| Od km 17+500 do km 18+200 wariantu I                | 700 m  | 6 m |
| Od km 18+840 do km 19+100 wariantu I                | 260 m  | 6 m |
| Od km 19+370 do km 20+050 wariantu I                | 685 m  | 6 m |
| Od km 20+050 do km 20+870 wariantu I                | 825 m  | 5 m |
| Od km 20+870 do km 21+300 wariantu I                | 430 m  | 3 m |
| Od km 21+300 do km 21+900 wariantu I                | 600 m  | 4 m |
| Od km 21+900 do km 22+500 wariantu I                | 600 m  | 5 m |
| Od km 22+500 do km 22+735 wariantu I                | 235 m  | 6 m |
| Od km 22+735 do km 22+835 wariantu I                | 150 m  | 4 m |
| Po północnej stronie węzła „Łódź-Retkinia”          | 250 m  | 6 m |
| Po południowej stronie węzła „Łódź-Retkinia”        | 270 m  | 6 m |
| Po południowej stronie węzła „Łódź-Retkinia”        | 265 m  | 4 m |
| Od km 22+980 do km 23+210 wariantu I                | 230 m  | 5 m |
| Od km 23+210 do km 24+440 wariantu I                | 1230 m | 6 m |
| Od km 25+100 do km 25+500 wariantu I                | 405 m  | 3 m |
| Od km 26+650 do km 27+100 wariantu I                | 480 m  | 6 m |
| <b>po północnej stronie projektowanej DK72/GP</b>   |        |     |
| Od km 0+445 do km 0+930 wariantu I                  | 495 m  | 6 m |
| <b>po południowej stronie projektowanej DK72/GP</b> |        |     |
| Od km 0+000 do km 0+465 wariantu I                  | 470 m  | 6 m |
| Od km 0+465 do km 0+990 wariantu I                  | 545 m  | 3 m |
| Od km 1+840 do km 2+440 wariantu I                  | 610 m  | 6 m |
| Od km 2+440 do km 2+540 wariantu I                  | 95 m   | 3 m |

- b) ekrany należy wykonać w naturalnych barwach tzn. stonowanych odcieniach zieleni, brązu, szarości itp.,
- c) dopuszcza się zastosowanie ekranów odbijających (na obiektach),
- d) ekrany przezroczyste winny być wyposażone w geometryczny nadruk w formie pionowych pasków szerokości około 2 cm w rozstawie około 10 cm,
- e) ekrany należy wkomponować w krajobraz, zapewnić zieleń osłaniającą od strony zewnętrznej,
- f) zaprojektować przełożenie istniejącej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej z zabezpieczeniem za pomocą rur ochronnych w miejscach kolizji z projektowaną drogą S-14,

- g) w przypadku ujęcia ścieków deszczowych z odcinków drogi lub budowli mostowych w szczelne systemy kanalizacyjne i odprowadzanie ich bezpośrednio do rzek lub rowów, należy zaprojektować na wylotach urządzenia oczyszczające zapewniające redukcję zanieczyszczeń do poziomu: dla zawiesiny ogólnej poniżej 100 mg/l i dla węglowodorów ropopochodnych poniżej 15 mg/l,
- h) w rozwiązaniach projektowych rozpatrzyć potrzebę dostosowania odbiorników ścieków deszczowych z poszczególnych odcinków drogi do przyjęcia zwiększonej ilości wód, w sposób nie powodujący zakłócenia stosunków wodnych na gruntach sąsiednich,
- i) w celu ochrony odbiorników końcowych w przypadku wystąpienia zagrożeń związanych z poważną awarią w rowach trawiastych na odcinku dolinnym należy zastosować zastawki z zamknięciem awaryjnym,
- j) zaprojektować odprowadzanie ścieków bytowych i technologicznych (np. z myjni pojazdów) z MOP do istniejącej kanalizacji sanitarnej (w przypadku takiej możliwości) albo do bezodpływowych zbiorników z wywozem ich do najbliższej oczyszczalni ścieków,
- k) wody opadowe odprowadzane z terenu projektowanych MOP-ów przed wprowadzeniem do projektowanych rowów trawiastych należy oczyszczać w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych,
- l) dla zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt oraz użytkowników drogi, całą trasę drogi ekspresowej należy wygrodzić od terenów sąsiednich siatkami o wysokości co najmniej 220 cm na terenach otwartych i 240 cm na odcinkach przebiegających przez duże kompleksy leśne. Siatkę wygradzającą należy wkopać w ziemię na głębokość co najmniej 30 cm, ponadto siatka musi posiadać zmienną wielkość oczek, zmniejszającą się ku dołowi,
- m) należy zaprojektować przejścia dla zwierząt zgodnie z poniższą tabelą:

**Proponowana lokalizacja i parametry projektowanych przejść dla zwierząt**

| Wariant preferowany     |      |  |         |
|-------------------------|------|--|---------|
| Przybliżona lokalizacja | Typ  | Rodzaj przejścia   | Wariant |
| km 0+900                | p-p  | przejście dla płazów (zespalone z ciekim)                          | II      |
| km 1+000                | p-p  | przejście dla płazów (przepust suchy)                              | II      |
| km 3+100                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy) | II      |
| km 3+661                | p-gd | przejście górne dla dużych i średnich zwierząt (przejście górne)   | II      |
| km 3+900                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy) | II      |
| km 2+950                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy) | I       |
| km 4+562                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy) | I       |
| km 5+230                | p-dś | przejście dolne dla średnich zwierząt (przepust suchy)             | I       |
| km 6+400                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy) | I       |
| km 7+450                | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy) | I       |



|            |      |   |                            |
|------------|------|---|----------------------------|
| km 8+208   | p-m  | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt małych (obiekt mostowy nad rz. Bzurą, drogą powiatową nr 5136E i DK71)      | I                          |
| km 8+400   | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (zespolone z ciekim - obiekt mostowy nad rz. Bzurą)*                              | (I)<br>DK71                |
| km 9+709   | p-m  | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt małych (obiekt mostowy nad rz. Wrzącą + łącznik do Al. Włókniarzy w Łodzi)* | I                          |
| km 9+709   | p-m  | 2 przejścia dla zwierząt małych (obiekty mostowe nad rz. Wrzącą – węzeł zespolony „Zgierz” – „Łódź – Północ”)*                      | (I)<br>2 łącznice<br>węzła |
| km 11+065  | p-dd | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych i średnich (obiekt mostowy nad rz. Sokołówką)                        | I                          |
| km 12+200  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim – rz. Aniołówka)   | I                          |
| km 12+200  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim – rz. Aniołówka)   | (I) droga<br>lokalna       |
| km 13+350  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim)   | I                          |
| km 13+850  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim – rz. Zimna Woda)  | I                          |
| km 14+600  | p-dś | przejście dla zwierząt średnich (przepust dolny)  | I                          |
| km 15+700  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim – rz. Lubczyna)  | I                          |
| km 16+ 522 | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 16+900  | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 18+200  | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 18+950  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim)   | I                          |
| km 19+533  | p-dś | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt średnich (obiekt mostowy nad rz. Jasieniec)**                               | I                          |
| km 20+101  | p-dś | przejście dolne dla średnich zwierząt (przepust suchy)  | I                          |
| km 21+119  | p-dd | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych i średnich (obiekt mostowy nad rz. Łódką + drogą lokalną)            | I                          |
| km 21+500  | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 22+100  | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 24+149  | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |
| km 24+517  | p-dd | przejście zespolone pod poszerzonym mostem dla zwierząt dużych i średnich (obiekt mostowy nad rz. Ner)                              | I                          |
| km 24+778  | p-p  | przejście dla płazów (zespolone z ciekim)   | I                          |
| km 25+701  | p-m  | przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów (przepust suchy)  | I                          |

\* - min. wysokość przejścia 2 m,

\*\* - min. wysokość przejścia 2,5 m

Oznaczenia:

p-gd – przejście górne dla dużych i średnich zwierząt,

p-dd – przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt,

p-dś – przejście dolne dla średnich zwierząt,

p-m – przejście dolne dla małych zwierząt, w tym płazów,

p-p – przejście dla płazów.

- projektowane przejścia dla zwierząt powinny posiadać minimalne wymiary wskazane poniżej (parametr wysokości nie dotyczy przejść w km 8+400, 9+709, 19+533):



| Rodzaj przejścia  | Szerokość [m]   | Wysokość [m] |
|---|---|--------------|
| przejście górne dla dużych i średnich zwierząt                    | 50  | -            |
|   | nachylenie powierzchni maksymalnie 15%, stosunek szerokości do długości przejścia co najmniej 0,8 |              |
| przejścia dla dużych i średnich zwierząt pod poszerzonymi mostami | min. 5 dla cieków do 3 m szerokości   | min. 3,5     |
|   | min. 10 dla większych rzek  | min. 5       |
|   | rozwinęte względem współczynnika ciasnoty np. ok 7×3 m przy 30 metrowym przejściu                 |              |
| przejście średnie dolne   | 6   | 2,5          |
|   | rozwinęte względem współczynnika ciasnoty $\geq 0,7$  |              |
| przejście małe dolne  | 2   | 1,5          |
|   | rozwinęte względem współczynnika ciasnoty $\geq 0,07$   |              |
| przepust dla płazów   | 1,5   | 1            |

- przejścia dla płazów niezwiązane z ciekami należy wykonać jako jednopoziomowe, suche,
- przejścia związane z ciekami należy wyposażyć w obustronne półki suche dostępne z poziomu terenu przy wylocie,
- siatki wygradzające muszą zapewniać zwierzętom swobodny dostęp do przejść,
- odcinki naprowadzające należy osłonić zielenią,
- w rejonie wszystkich przejść dla płazów oraz zwierząt małych, w wewnętrzne skarpy rowów przydrożnych należy wbudować element barierowy wysokości co najmniej 50 cm po 50 m z każdej strony przejścia (np. w postaci siatki o oczkach średnicy min. 0,5 cm, wkopanej w ziemię wraz z przewieszką – u góry wywiniętej w stronę wędrujących zwierząt lub innej szczelnej bariery) doprowadzający zwierzęta do przejść,
- w przypadku przejść zespolonych z przepustem ukształtowanie wlotu/wylotu powinno umożliwiać małym zwierzętom wejście na suchą półkę,
- przejścia zespolone z ciekami wodnymi muszą umożliwiać migrację po obu brzegach rzeki,
- na powierzchni przejścia górnego oraz obszarach najści do przejść należy:
  - wybudować po obydwu stronach przejść osłony antyolśnieniowe o wysokości 2,2-2,4 m oraz obsadzić je zwartymi pasami pnączy i innymi formami zieleni, w tym drzewiastej i krzewiastej,
  - na powierzchni przejść utworzyć warstwę ziemi o miąższości min. 80 cm, w tym ok. 50 cm ziemi urodzajnej,
- po obu stronach przejść należy zaprojektować i wykonać strefy roślinności naprowadzającej zwierzęta na przejścia, strefa naprowadzająca powinna łagodnie przechodzić w podejście i przejście bez widocznych załamów pionowych, skarpy naprowadzające zwierzęta na

przejścia górne powinny być łagodne ze wszystkich stron, a nie tylko z kierunku prostopadłego do przebiegu drogi,

- przejścia dla zwierząt dużych i średnich (z wyłączeniem przejść zespolonych z drogami publicznymi) należy zagospodarować w sposób uniemożliwiający poruszanie po nich pojazdów mechanicznych,
- do obsadzania powierzchni przejść i ich sąsiedztwa, w tym zieleni pełniącej funkcję izolacyjną oraz naprowadzającą, należy wykorzystywać tylko rodzime i zgodne z naturalnym siedliskiem, występujące w sąsiedztwie gatunki drzew i krzewów,
- powierzchnia przejść dolnych i górnych nie może być sztucznie utwardzona ani wysypana tłuczniem, który mógłby kaleczyć lub utrudniać zwierzętom przechodzenie,
- po obu stronach przejść dla zwierząt nie należy lokalizować nowych utwardzonych dróg dojazdowych, głębokich rowów odwadniających oraz innych urządzeń (np. osadników, zbiorników retencyjnych), które mogłyby utrudniać zwierzętom dostęp do przejścia – nie dotyczy to dróg publicznych planowanych do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia,
- dna przepustów suchych powinny być pokryte warstwą ziemi mineralnej, a w części przeznaczonej dla zwierząt powinny posiadać wyrównaną powierzchnię,
- w rejonie przejść dla zwierząt należy unikać lokalizowania urządzeń oświetleniowych, a w przypadkach wymagających zastosowania oświetlenia należy je zaprojektować tak, by słup światła nie oświetlał powierzchni przejść dla zwierząt i najść na przejścia,
- oczka wodne będące siedliskiem gatunków chronionych roślin i zwierząt planowane do likwidacji należy odtworzyć poza wygrodzonym terenem drogi i pozostawić do naturalnej sukcesji,
- wzdłuż odcinków S14 przebiegających przez tereny otwarte oraz w rejonie węzłów należy zastosować nasadzenia zieleni krajobrazowej (estetycznej), natomiast na terenie lasów – pasy zieleni dogęszczającej, zgodnie z poniższą orientacyjną lokalizacją:

#### **Nasadzenia krajobrazowe i izolacyjne:**

- odcinek według przebiegu wariantu I: dla S14 od km 4+100 do km 4+500; od km 8+300 do km 8+700; od km 15+100 do km 15+500; od km 24+200 do km 24+900,

#### **Nasadzenie zieleni dogęszczającej:**

- odcinek według przebiegu wariantu II: dla S14 od km 0+800 do km 1+050; od km 1+800 do km 4+482; odcinek według przebiegu wariantu I: dla S14: od km 2+737 do km 3+000; od km 6+700 do km 7+800,

- należy dobrać gatunkowo drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej, tak by były one odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do zieleni sąsiednich siedlisk,
- poza obszarami zurbanizowanymi do nasadzeń należy stosować wyłącznie gatunki rodzime,
- podczas dokonywania nasadzeń należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa,
- zielen w rejonie węzłów drogowych należy zaprojektować jako zielen średnią i wysoką z maksymalnym wykorzystaniem powierzchni terenu, w tym przestrzeni pomiędzy drogą S14 a łącznicami,
- nasadzenia należy dokonywać materiałem nasadzeniowym o dobrze wykształconych systemach korzeniowych i koronach, przy czym dla drzew liściastych obwód pnia mierzony na wysokości 1,3 m powinien wynosić powyżej 12 cm, dla drzew iglastych minimalna wysokość sadzonki 1,5 m.

Na etapie eksploatacji należy prowadzić monitoring w następującym zakresie:

- z uwagi na niekorzystne działanie jonów chloru VII pochodzących z substancji stosowanych do zimowego usuwania śliskości dróg przejawia się tym, że zatrzymywane w dużej ilości w tkankach roślin powodują ich chlorozę (żółknięcie liści i igieł), która prowadzi do częściowego lub całkowitego zamierania roślin należy przeprowadzić badania kontrolne chlorozy liści i igieł. Badania należy przeprowadzić w pasie 100 m od krawędzi jezdni po obu stronach drogi po pierwszym, drugim i piątym sezonie zimowym, w drugiej połowie drugiego kwartału. W przypadku stwierdzenia objawów nienaturalnego żółknięcia igieł, należy niezwłocznie podjąć działania pozwalające wyeliminować to zjawisko, np. poprzez wprowadzenie zieleni ochronnej w formie:
  - pnączy posadzonych przy siatce wygradzającej drogę,
  - gęstych szpalerów drzew i krzewów liściastych z gatunków odpornych na presję powodowaną przez drogę,
  - odpowiednio dobranych gatunkowo do warunków siedliskowych;
- ze względu na możliwość wypadania roślin wprowadzonych jako działania minimalizujące oddziaływania, w tym drzew i krzewów, przez okres 5 lat należy prowadzić coroczny monitoring stanu zieleni, a w przypadku stwierdzenia strat względem projektu budowlanego podjąć działania skutkujące uzupełnieniem braków;
- przez okres 5 lat należy prowadzić coroczny monitoring efektywności funkcjonowania zaprojektowanych przejść i przepustów dla zwierząt, jak również monitoring zaprojektowanych przejść pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni przejść

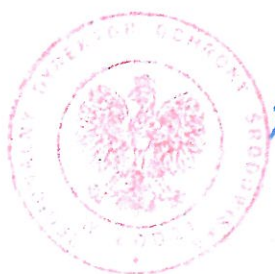


i przepustów oraz pod względem penetracji przez ludzi, włączając do monitoringu także kontrolę ogrodzeń. W przypadku stwierdzenia ubytków w zagospodarowaniu przejść i przepustów należy niezwłocznie podjąć działania w celu naprawy braków. Po stwierdzeniu oznak wykorzystywania przejść dla zwierząt przez ludzi, szczególnie ruch kołowy, należy niezwłocznie podjąć działania uniemożliwiające niepowołaną obecność ludzi poprzez:

- wyłożenie na wejściach dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów,
- luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia,
- obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia;

Co roku, przez okres 5 lat, do 30 września należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi sprawozdanie z wyników przeprowadzonego monitoringu w zakresie stanu zieleni oraz efektywności funkcjonowania zaprojektowanych przejść dla zwierząt, jak również monitoring zaprojektowanych przejść dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni przejść i przepustów oraz pod względem penetracji przez ludzi oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.

Przedsięwzięcie wymaga również wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi  
*Kazimierz Perek*  
Kazimierz Perek

STARSZY INSPEKTOR  
*Grzech*  
Maciej Grzech

Niniejsza decyzja jest ostateczna  
i podlega wykonaniu

z dniem: 05.05.2011 r.