



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.18

Decyzja Nr 4/2022 z 31 stycznia 2022 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), zwanej dalej w skrócie kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 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. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez pełnomocnika, z 23 sierpnia 2021 r., a także uwzględniając opinię Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z 1 grudnia 2021 r., znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.7.39.2021.AK oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie z 24 listopada 2021 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.141.2021.KZ, orzekam w następujący sposób:

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S14 Zachodniej Obwodnicy Łodzi Zad. B – Odcinek II węzeł „Łódź Teofilów” (bez węzła) – DK91 w m. Słowik – węzeł Emilia”, które swoim zakresem obejmuje zaprojektowanie i rozbudowę węzła Emilia w zakresie umożliwiającym połączenie DK91 z A2 i S14, w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę węzła Emilia w zakresie umożliwiającym połączenie DK91 z A2 i S14. Celem przedsięwzięcia jest budowa na zaprojektowanej łącznicy między S14 i A2 ronda z włączeniem do niego istniejącej łącznicy z DK91.

Projektowane skrzyżowanie drogowe typu rondo duże będzie miało następujące parametry:

- średnica zewnętrzna ronda ok. 100 m,
- średnica wewnętrzna ronda ok. 77 m,
- liczba wlotów na rondo – 3,
- ilość pasów ruchu na rondzie – 2,
- szerokość pasów ruchu – 2 x 4,5 m.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

Zaprojektowano duże rondo dwupasowe, na którym wybór kierunku jazdy i pasa ruchu następuje na wlocie skrzyżowania.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie województwa łódzkiego, w powiecie zgierskim, w gminie Zgierz.

2. Warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 2.1. Plac budowy zorganizować zapewniając oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne przekształcenie jego powierzchni, drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- 2.2. Miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców zlokalizować poza dolinami cieków oraz poza obszarami zagrożonymi powodzią, poza strefami ochrony ujęć wód, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliwa.
- 2.3. Maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych.
- 2.4. Stosować materiały budowlane spełniające standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.
- 2.5. Na etapie realizacji stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
- 2.6. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie organizować zaplecza budowy. Skorzystać z zaplecza budowy dla zadania budowy drogi ekspresowej S14 – na terenie węzła Lućmierz.
- 2.7. W miejscach bezpośrednich prac budowlanych należy zapewnić dostępność sorbentów właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
- 2.8. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać).
- 2.9. Wprowadzić odpowiedni plan robót, który pozwoli na optymalne wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).
- 2.10. Do prac używać sprawnego technicznie sprzętu, o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonego w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki; maszyny i urządzenia te powinny być utrzymywane w odpowiednim stanie sprawności a wszelkie zużyte elementy powinny być na bieżąco wymieniane; prace wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- 2.11. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie środowiska gruntowo-wodnego.
- 2.12. Place postojowe, miejsca przechowywania substancji zawierających oleje oraz miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, w tym miejsca tankowania pojazdów wykonać na uszczelnionym podłożu i wyposażyć w sorbenty substancji ropopochodnych.
- 2.13. Substancji chemicznych używać zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach, aby maksymalnie ograniczyć możliwość wycieków paliwa, oleju czy innych substancji bezpośrednio do ziemi i wód powierzchniowych.

- 2.14. Wydzielić miejsca awaryjnych napraw sprzętu, związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodne substancjami ropopochodnymi oraz wyposażyć wymienione w niniejszym punkcie miejsca w sorbenty substancji ropopochodnych.
- 2.15. Po zakończeniu budowy, teren przekształcony na potrzeby placu, zaplecza i magazynów uporządkować oraz przywrócić do poprzedniego stanu.
- 2.16. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
- 2.17. Podczas prowadzenia robót należy zadbać o prawidłowe tymczasowe odwodnienie wykopu, nie należy doprowadzić do nadmiernego zawilgocenia gruntów sąsiednich.
- 2.18. W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych (np. poprzez zastosowanie igłofiltrów, ścianek pionowych/szczelnych lub drenaży drogowych); ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane.
- 2.19. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody odprowadzane do odbiorników oczyszczać z zawiesiny (piasku, gliny, itp.).
- 2.20. Konieczne obniżenie poziomu wód podziemnych związane z wykonywaniem wykopów nie może w sposób ciągły zakłócać stosunków wodnych.
- 2.21. Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmienny stan wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich; ewentualne zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy podczyszczać do parametrów zgodnych z wymogami prawa i zagospodarować tak samo, jak ww. wody niezanieczyszczone.
- 2.22. W celu ograniczenia zjawiska zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez zamulenie wód ciężących w kierunku wykopów, wykonać zbiorniki ziemne (izolowane matami foliowymi), przeznaczone do czasowego gromadzenia wody odpompowywanej z wykopów, w celu poddania procesowi sedymentacji zawiesiny ogólnej. Oczyszczone w ten sposób wody należy na bieżąco odprowadzać do wybranego odbiornika.
- 2.23. Roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
- 2.24. Wykopy zasypywać tak szybko jak to możliwe, sprawdzając bezpośrednio przed zasypaniem, czy nie ma w nich uwięzionych zwierząt. W przypadku ich obecności, należy je złapać i przenieść w oddalone, bezpieczne miejsce.
- 2.25. Przed likwidacją i zasypaniem wykopów z wodą (w przypadku możliwości zagnieżdżenia się w nich zwierząt należących do gatunków prawnie chronionych, m.in. płazów), osoba zajmująca się nadzorem herpetologicznym powinna sprawdzić dno i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku ich stwierdzenia, należy je wyjąć i przenieść w inne bezpieczne miejsce, z dala od placu budowy zgodnie ze stosownymi zezwoleniami.
- 2.26. Studzienki kanalizacyjne lub inne otwory, w które mogłyby wpaść zwierzęta na etapie budowy powinny być szczelnie zamknięte lub zabezpieczone przed możliwością uwięzienia zwierząt.

- 2.27. Plac budowy utrzymywać bez zastoisk wody, które mogą zasiedlić zwierzęta.
- 2.28. W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i wykrywania zagrożeń, prace wykonywać pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować w szczególności: kontrolę zadrzewień, kontrolę potencjalnych pułapek dla zwierząt, wykopów, ogólną kontrolę terenu przedsięwzięcia na okoliczność występowania grzybów i roślin gatunków chronionych, a także zwierząt gatunków chronionych, w tym ptaków i płazów, ze szczególnym uwzględnieniem zadrzewień, głębokich wykopów, zastoisk wody, skarp mas ziemnych i materiałów budowlanych, zwłaszcza w przypadku prowadzenia prac budowlanych w sezonie lęgowym, a także przenoszenie zwierząt, w tym zwierząt podlegających ochronie z terenu prowadzonych prac na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować również ocenę prawidłowości wykonania i funkcjonalności urządzeń ochrony środowiska w zakresie ogrodzeń ochronnych. Czynności prowadzone w ramach nadzoru przyrodniczego powinny być dokumentowane (sporządzanie protokołów/sprawozdań zawierających zidentyfikowane zagrożenia oraz zalecenia minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze).
- 2.29. Roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, w pobliżu terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, chyba, że przy technologii wykonywania poszczególnych obiektów niezbędna jest praca ciągła, w szerszym niż podany wymiarze godzin.
- 2.30. Wodę na etapie realizacji dostarczać beczkowozami lub za pomocą zbiorników na wodę.
- 2.31. Powstające na etapie realizacji ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet. Ww. zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty (nie dopuścić do ich przepełnienia).
- 2.32. W przypadku wystąpienia warunków powodujących znaczne przesuszenie podłoża i wystąpienie wiatrów o prędkościach umożliwiających unoszenie pyłu, należy okresowo zraszać odsłonięty teren w miejscu prowadzenia prac ziemnych, utrzymywać w dobrym stanie i czystości drogi technologiczne oraz zapewnić stanowiska do czyszczenia opon samochodów wyjeżdżających z budowy na drogę (np. strumieniem wody bądź sprężonym powietrzem).
- 2.33. W celu ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy należy:
- a) ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy przez stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach,
 - b) masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltów,
 - c) materiały sypkie transportować wywrotkami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie,
 - d) stosować technologie minimalizujące ilość lepiszcza,
 - e) drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie.
- 2.34. Koła pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę publiczną należy oczyszczać z błota np. strumieniem wody lub sprężonego powietrza. Wykonawca robót budowlanych odpowiada za utrzymanie czystości na drodze publicznej w rejonie wyjazdu z budowy. Wszelkie ewentualne zanieczyszczenia na drogach dojazdowych do budowy muszą być natychmiast usunięte przez Wykonawcę.
- 2.35. Wody z mycia kół pojazdów opuszczających plac budowy (ścieki przemysłowe) zagospodarowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- 2.36. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania.
- 2.37. W przypadku stwierdzenia w trakcie budowy występowania w którymkolwiek miejscu

- zanieczyszczenia gleby lub ziemi w stopniu przekraczającym określone prawem normy, podczas realizacji przedsięwzięcia powinna być wykonana remediacja zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących norm dla substancji powodujących ryzyko w glebie lub ziemi, po wcześniejszym uzgodnieniu warunków remediacji z właściwym organem.
- 2.38. Masy ziemne z wykopów zanieczyszczone w stopniu przekraczającym określone prawem normy, należy przekazać do unieszkodliwienia, bądź poddać remediacji na miejscu, zgodnie z odrębnymi przepisami.
 - 2.39. Niezanieczyszczone masy ziemne, w tym glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, możliwe do wykorzystania do celów budowlanych w związku z realizacją przedsięwzięcia należy składować w granicach inwestycji do czasu ich wykorzystania, także na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia. Niezanieczyszczone masy ziemne, które nie mogą zostać wykorzystane do celów budowlanych na żadnym etapie realizacji przedsięwzięcia należy przekazać do zagospodarowania zgodnie z przepisami odrębnymi.
 - 2.40. Pozostawione masy ziemne, o których mowa w pkt. 2.39, należy składować w sposób, który nie wpłynie na ograniczenie funkcjonalności urządzeń ochrony środowiska.
 - 2.41. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego, w tym rowów, bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
 - 2.42. Zastosować efektywny system ujmowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z korony drogi bez możliwości niekontrolowanego rozprzestrzenienia się strumienia wód poza pas inwestycyjny (zastosowanie systemu rowów drogowych oraz otwartej i zamkniętej kanalizacji deszczowej).
 - 2.43. Wykonać system odwodnienia rozbudowywanego węzła drogowego obejmujący zorganizowane ujęcie i odprowadzenie wód opadowych z korony drogi, oczyszczenie i/lub czasowe zretencjonowanie wód opadowych oraz bezpieczne ich odprowadzenie do odbiorników.
 - 2.44. Powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z powierzchni dróg odprowadzać do odbiorników, na warunkach uzyskanych w pozwoleniu wodnoprawnym.
 - 2.45. Wody opadowe i roztopowe z projektowanego węzła oraz zlewni po wschodniej części projektowanego węzła odprowadzać poprzez rowy drogowy, a w miejscach gdzie nie jest to możliwe za pomocą kolektorów kanalizacji deszczowej. W celu ochrony terenu przed nadmiernym natężeniem przepływu zaprojektować zbiornik retencyjny, z którego woda będzie odprowadzana wylotem do istniejącej kanalizacji deszczowej.
 - 2.46. Wody opadowe i roztopowe ze zlewni po zachodniej części projektowanego węzła odprowadzać do zbiornika retencyjnego ZBI4.
 - 2.47. Zastosować system urządzeń podczyszczających wody opadowe oraz roztopowe ujmowane z korony drogi (zespół osadników, studni wpadowych z częścią osadczą, zbiorników retencyjnych).
 - 2.48. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, terminy czyszczenia zbiorników retencyjnych dostosować do biologii płazów, które mogą zasiedlać zbiorniki. Najkorzystniejszym terminem czyszczenia zbiorników i usuwania z nich osadów dennych jest koniec lata (od 15 sierpnia do 30 września), czyli okres w którym wszystkie młodociane osobniki opuszczają zbiorniki, a osobniki szukające miejsc zimowania jeszcze ich nie zasiedlają.
 - 2.49. Celem ochrony pni drzew nieprzeznaczonych do wycinki wygradzić powierzchnię zlokalizowaną w odległości minimum 1,0 m od pnia drzewa. Jeżeli takie rozwiązanie jest niemożliwe, należy zastosować specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Przy ich wykonaniu pnie należy oszalać deskami drewnianymi. Deski winny sięgać do wysokości dolnych gałęzi koron drzew (co najmniej do 1,5 m wysokości pnia drzewa). W przypadku użycia desek zadbać, by nie opierały się na szyjach korzeniowych (nabiegach korzeniowych), ale na podłożu. Pomiędzy ekrany z desek, a pnie włożyć

- materiał zapobiegający ich bezpośredniemu przyleganiu, np. materiały jutowe, maty słomiane, rury elastyczne PCV, które będą amortyzowały ewentualne uderzenia z zewnątrz. Mocowanie wszelkiego rodzaju osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ. Ostatecznie oszalowanie należy otoczyć sznurem bądź drutem.
- 2.50. Podczas prowadzenia robót budowlanych w obszarze zasięgu strefy korzeniowej drzewa, tj. 1,5 krotności zasięgu korony drzewa, przez cały czas trwania budowy nie wolno składować żadnych materiałów budowlanych, zwłaszcza kruszyw, cementu, cegieł, betonu, lepiszczy, wapna i płynnych chemikaliów, które mogłyby prowadzić do skażenia, zagęszczenia gruntu i pogorszenia warunków glebowych.
 - 2.51. W przypadku zbliżenia się prac budowlanych do drzew niepodlegających wycince należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostępu do powietrza. Należy chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesychnieniem i niską temperaturą. Należy zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia. Jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) należy bryłę korzeniową osłonić matami z geowłókniny lub juty. Jeżeli dojdzie do uszkodzenia korzeni, powinny one być przycięte do miejsca zdrowego pod kątem prostym do ich osi w celu ograniczenia rozmiaru ran. Każdego cięcia należy dokonywać ostrym i zdezynfekowanym narzędziem, najlepiej piłą ręczną lub sekatorem (z powodu trudności sterylizowania pił spalinyowych).
 - 2.52. Jeżeli korona drzewa koliduje z obszarem prac, można część gałęzi narażonych na uszkodzenia podwiązać lub skonstruować osłonę. Jeżeli okaże się niezbędne obcięcie niektórych gałęzi, skalę takich działań należy ograniczyć do minimum, a także należy używać ostrych, zdezynfekowanych narzędzi, najlepiej sekatora lub piły ręcznej. Cięcie powinno odbywać się zgodnie z zaleceniami nadzoru przyrodniczego (trój etapowo i z zachowaniem obrączki), a pozostawiona rana powinna mieć gładką powierzchnię bez postrzępionych brzegów. Jeżeli cięcia zostaną przeprowadzone prawidłowo, nie należy zabezpieczać ran fungicydami. Wyjątki stanowią cięcia gałęzi drzew o osłabionej vitalności i w warunkach wysokiej temperatury powietrza, gdy rany cięte stanowiące powierzchnię utraty wody, mogą doprowadzić do jej krytycznego niedoboru i w efekcie do obumarcia drzewa. W takich wypadkach można zastosować fungicyd umożliwiający wymianę gazową w obszarze rany.
 - 2.53. Dla zwiększenia przeżywalności i podniesienia vitalności drzew po zakończeniu prac budowlanych dopuszcza się zastosowanie środków poprawiających warunki glebowe, takie jak ściółkowanie (mulczowanie) i mikoryzowanie strefy korzeniowej drzewa.
 - 2.54. W przypadku uszkodzenia drzew, a zwłaszcza uszkodzenia korzeni, gałęzi, powstania ubytków, należy podjąć działania zgodne z zaleceniami nadzoru przyrodniczego, adekwatne do powstałej szkody.
 - 2.55. W przypadku zastosowania krat/płyt perforowanych na przekroju koryta rowu w celu zachowania szczelności ogrodzenia ochronno-naprowadzającego w miejscu przecięcia rowu z ww. ogrodzeniem, zabezpieczenie w formie krat/płyt utrzymywać w stanie zamkniętym – kraty/płyty otwierać (wyjmować z prowadnic) tylko w okresie ich czyszczenia i konserwacji.
 - 2.56. Dokonać nasadzeń drzew i krzewów. Nasadzenia wykonać odpowiednio zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą lub leśną.
 - 2.57. W przypadku nasadzeń wykonywanych zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą, rośliny produkowane w pojemnikach można sadzić przez cały rok, przy czym zaleca się wykonywać nasadzenia w okresie bezlistnym (jesień lub wczesna wiosna). Rośliny z balotowaną bryłą korzeniową lub z odkrytym korzeniem sadzić wiosną po rozmrożeniu gleby (zalecany termin od ok. 15 marca do 15 maja) lub jesienią (zalecany termin od 30 sierpnia do 30 listopada). Zaleca się prowadzenie nasadzeń w dni wilgotne, pochmurne i chłodne, rośliny nie powinny być sadzone w warunkach utrudniających

- przyjęcie się roślin, np. w upalne dni. Sadzone drzewa należy ustabilizować palikami i taśmami (każdy palik musi być sztywno i stabilnie osadzony pionowo w gruncie). Po posadzeniu każdą roślinę należy obficie podlać (co najmniej 20 l na drzewo i 10 l na krzew, pierwsze podlanie nie później niż 2 h po posadzeniu, w dni ciepłe i słoneczne nie później niż 30 min po posadzeniu).
- 2.58. Wybrany materiał szkółkarski drzew i krzewów powinien się charakteryzować następującymi parametrami jakościowymi:
- sadzonki drzew i krzewów muszą być prawidłowo uformowane z zachowaniem typowego dla danego gatunku i odmiany pokroju i wyprowadzone zgodnie z wymaganiami agrotechniki szkółkarskiej,
 - pączek szczytowy przewodnika powinien być wyraźnie wykształcony, a przyrost ostatniego roku powinien prosto przedłużać przewodnik,
 - bryła korzeniowa powinna być prawidłowo uformowana i nieuszkodzona, a na korzeniach szkieletowych powinny występować liczne korzenie drobne;
 - użyte sadzonki drzew powinny być w formie piennej i naturalnej,
 - minimalna wysokość sadzonek drzew liczona od szyi korzeniowej do szczytu rośliny nie może być mniejsza niż 1,2 m (nie dotyczy materiału o parametrach jak dla nasadzeń leśnych).
- 2.59. Na etapie eksploatacji (użytkowania) zapewnić właściwą opiekę i stosować właściwe zabiegi pielęgnacyjne zapewniające trwałość nasadzeń drzew i krzewów w pasie drogowym i zapewniające ich dobry stan zdrowotny. W okresach bezdeszczowych sezonu wegetacyjnego, co najmniej przez pierwsze trzy lata od posadzenia, należy:
- sadzonki drzew podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa,
 - sadzonki krzewów płytko ukorzeniających się (głębokość do 20 cm) podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody ok. 15 l/m² gruntu,
 - sadzonki krzewów głęboko ukorzeniających się (głębokość powyżej 20 cm) podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody ok. 35 l/m² gruntu.
- Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.
- 2.60. Sadzonki drzew i krzewów zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem (np. podczas wykaszania w ramach bieżącego utrzymania drogi) w sposób właściwy dla danego gatunku spośród następujących:
- dla drzew i krzewów – osłony strefy odziomkowej pnia w postaci elastycznych tub z tworzyw sztucznych lub azurowych kołnierzy (np. siatki PVC lub siatki z ocynkowanych lub powlekanych drutów stalowych) zabezpieczające pnie drzew od podstawy do wysokości ok. 0,5 m,
 - dla krzewów – osłony w postaci elastycznych płotków lub parawanów (np. z tworzyw sztucznych lub siatki z ocynkowanych lub powlekanych drutów stalowych) zabezpieczające sadzonki do wysokości ok. 0,5 m.
- Ww. osłony mają być ustabilizowane np. za pomocą palików wbitych w grunt.
- 2.61. Sadzonki drzew i krzewów należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzyne za pomocą właściwych repelentów lub w inny skuteczny sposób (np. poprzez siatki lub osłony zapobiegające uszkodzeniu sadzonki przez zwierzęta) zgodnie z zasadami sztuki ogrodniczej lub leśnej. Zabezpieczenie to utrzymywać min. 3 lata od posadzenia rośliny.
- 2.62. Na etapie eksploatacji (użytkowania) dokonywać okresowych kontroli wykonanych nasadzeń drzew i krzewów. W przypadku strat w nasadzeniach (np. na skutek uschnięcia, trwałego uszkodzenia, kradzieży, itp.), należy niezwłocznie uzupełnić nasadzenie tożsamym lub innym właściwym siedliskowo gatunkiem drzewa, krzewu. Nasadzenia uzupełniające przeprowadzić w terminie do pół roku od stwierdzenia ubytku.
- 2.63. Na etapie eksploatacji (użytkowania) dokonywać okresowych kontroli stanu technicznego ogrodzeń ochronnych i ochronno-naprowadzających, zabezpieczeń zapewniających

szczelność w obrębie bram, furtek i na przecięciu rowów. Szczelność ww. zabezpieczeń powinna zostać zapewniona również w miejscach np. wylotów systemu odwodnienia drogi, którym zwierzęta mogłyby się dostać na wygradzony teren drogi. W przypadku nieprawidłowości w stanie technicznym ogrodzeń, zabezpieczeń, zwłaszcza wystąpienia nieszczelności w ich obrębie, należy niezwłocznie dokonać napraw i podjąć działania przywracające funkcję ww. obiektów, jaką jest zabezpieczenie przed zwierzętami lub/i ich właściwe naprowadzenie na przejście dla zwierząt. Prace naprawcze należy przeprowadzić w terminie do 3 miesięcy od stwierdzonej nieprawidłowości, przy czym każde stwierdzone rozszczelnienie ogrodzenia drogi ekspresowej należy usunąć natychmiast.

- 2.64. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia każdorazowo w przypadku stwierdzenia przez służby techniczne zarządcy drogi uwięzionych zwierząt należy niezwłocznie przenosić je w bezpieczne miejsce właściwe siedliskowo dla danego gatunku.
- 2.65. W ramach utrzymywania nawierzchni drogowej drogi ekspresowej wykonywać kompleksowe oczyszczenie nawierzchni jezdni dróg zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Łodzi.
- 2.66. Nawierzchnię drogi należy czyścić systematycznie i usuwać z jej obrzeży odkłady zanieczyszczonego piasku, mułu i liści, w celu ograniczania możliwości przedostawania się zanieczyszczeń do systemu odwodnienia drogi.
- 2.67. Ograniczyć do niezbędnego minimum stosowane środki do eliminacji zimowej śliskości nawierzchni, zgodnie z obowiązującymi normami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym:

- 3.1. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wykonać nawierzchnię bitumiczną łącznic i drogi ekspresowej (typu SMA 11).
- 3.2. Dla zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt i użytkowników drogi rozbudowywany węzeł drogi ekspresowej należy obustronnie wygradzić od terenów sąsiednich ogrodzeniem ochronnym (ogrodzenie główne drogi ekspresowej) – siatka o wysokości 2,40 m, wkopana w grunt do głębokości 30 cm, o następującej konstrukcji oczek:
 - a) od 0,3 m (strefa wkopania) do poziomu gruntu oraz od poziomu gruntu do 0,5 m rozstaw 10 x 15 cm,
 - b) od 0,50 do 1,0 m ponad gruntem z rozstawem 5 x 15cm,
 - c) od 1,0 m do 1,75 m ponad gruntem z rozstawem 15 x 15 cm,
 - d) powyżej 1,75 m ponad gruntem z rozstawem 20 x 15 cm.
- 3.3. Na całej długości ogrodzenia węzła drogi ekspresowej zamontować trwałe ogrodzenie ochronno-naprowadzające dla płazów zintegrowane z ogrodzeniem głównym. Siatka ta (ogrodzenie) powinna mieć wysokość min. 60 cm oraz dodatkowo powinna być wkopana w ziemię na głębokość min. 30 cm. Oczka siatki powinny mieć wymiary max. 0,5 x 0,5 cm. Siatka powinna posiadać przewieszkę w stronę nadchodzących płazów. Ogrodzenie ochronno-naprowadzające winno być wykonane ze stali lub innego materiału o podobnej wytrzymałości i trwałości, co stal. W przypadku, gdy ogrodzenie drogowe stanowi ekran akustyczny dopuszcza się rezygnację z ogrodzenia ochronno-naprowadzającego, o ile ekran w sposób szczelny przylega do powierzchni gruntu i gdy jest dodatkowo zabezpieczony u dołu siatką o drobnych oczkach wkopaną w ziemię do głębokości 30 cm.
Należy zapewnić szczelność zabezpieczenia ochronno-naprowadzającego w rejonie bram, furtek (dodatkowe rozwiązania np. montaż ruchomych odcinków ogrodzeń na skrzydłach bram i furtek, dociskanych przy zamykaniu do krawężników oporowych,

zastosowanie dodatkowych elementów uszczelniających ogrodzenia wykonanych z elastycznych materiałów w postaci, np. uszczelki gumowej na styku ogrodzeń i krawężników lub montaż wzdłuż bramy krat wpadowych i rynny zatrzymującej, tzw. „stopryny” z kanałem umożliwiającym ucieczkę płazów poza ogrodzony teren drogi ekspresowej, przy czym „stopryny” muszą szczelnie stykać się z końcami ogrodzeń ochronno-naprowadzających), a także na przejściu przez rowy oraz pasy technologiczne. (dodatkowe zabezpieczenia w rowach zapewniające szczelność, w miejscu montażu dodatkowego zabezpieczenia dno i skarpy rowu umocnić np. płytami betonowymi jako zabezpieczenie przed podmywaniem konstrukcji).

- 3.4. Wszystkie elementy odwodnienia, w tym studzienki, osadniki itp. zlokalizować po wewnętrznej stronie ogrodzenia ochronno-naprowadzającego, tak by były one niedostępne dla zwierząt.
- 3.5. Zbiornik retencyjny ogrodzić zgodnie ze schematem:
 - ogrodzeniem o wysokości min. 1,2 m, gdy zbiornik znajduje się wewnątrz ogrodzonego pasa drogowego,
 - ogrodzeniem o wysokości min. 2,4 m, gdy zbiornik znajduje się na zewnątrz ogrodzonego pasa drogowego.
- 3.6. Odwodnienie dróg zaprojektować za pomocą rowów drogowych, kolektorów kanalizacji deszczowej oraz zbiornika retencyjnego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.
- 3.7. Zaprojektować system podczyszczania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych oparty o osadniki studzienek wpustowych i studzienek rewizyjnych oraz piaskowniki na rowach drogowych, zapewniające redukcję zanieczyszczeń przed wprowadzaniem do środowiska wodno-gruntowego.
- 3.8. Zaprojektować przepusty nad urządzeniami wodnymi będącymi w kolizji z planowaną inwestycją, zapewniające przepływ wody miarodajnej.
- 3.9. Zaprojektować szczelny zbiornik retencyjny o pojemności min. 1 500 m³ w km ok. 0+200 łącznicy L3, w wykopie, którego dno oraz skarpy do wysokości 0,5 m powyżej maksymalnego zwierciadła wody będą umocnione płytami ażurowymi i wypełnione kruszywem filtracyjnym. Płyty należy ułożyć na podsypce piaskowej, a pod spód wyłożyć folią PVC. Folię należy układać na podsypce piaskowej. Teren dookoła zbiorników przy górnej krawędzi skarp należy obsiać trawą na warstwie humusu. W przypadku, gdy zbiornik będzie dostępny dla drobnych zwierząt (w tym płazów) i ogrodzenie ochronno-naprowadzające zostanie poprowadzone wzdłuż ogrodzenia między zbiornikiem a drogą, to zbiornik należy zaprojektować w taki sposób, by nie stanowił pułapki dla zwierząt – rodzaj i nachylenie skarp powinny umożliwiać swobodne opuszczenie zbiornika przez zwierzęta (maksymalne nachylenie skarp: 1:2).
- 3.10. W celu odwodnienia pasa dzielącego zaprojektować drenaż kompozytowy w pasie dzielącym S14 oraz w pasie dzielącym łącznicy L03L.
- 3.11. Zaprojektować rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 40 cm i 60 cm oraz pochyleniu skarp rowów 1:1.5. W zależności od pochylenia podłużnego zaprojektować umocnienie dna rowu w zakresach pochylenia od 0% do 3% humusem, od 3% do 10% ściekiem korytkowym i płytami chodnikowymi i od 10% do 15% kamieniem polnym na betonie, w następującej lokalizacji:

Lp.	Strona drogi	Nazwa drogi	~ km drogi [ok.]		długość ok. [m]
			początek	koniec	
1.	P	S14	2+098,94	2+112,00	13,06
2.	P	S14	2+168,50	2+218,00	49,50
3.	P	S14	2+218,00	2+236,00	18,00
4.	P	S14	2+236,00	2+301,00	65,00
5.	L	S14	1+952,00	1+990,00	38,00
6.	L	S14	1+990,00	2+098,94	108,94

7.	L	S14	2+098,94	2+110,00	11,06
8.	L	S14	2+166,00	2+228,50	62,50
9.	L	S14	2+256,50	2+689,00	432,50
10.	P	EM_1	0+048,77	0+081,99	33,22
11.	P	EM_1	0+082,33	0+110,00	27,67
12.	P	EM_1	0+110,00	0+179,22	69,22
13.	P	EM_1	0+179,22	0+329,41	150,18
14.	P	EM_1	0+329,41	0+384,93	55,53
15.	P	EM_1	0+384,93	0+420,00	35,07
16.	L	EM_1	0+080,00	0+130,00	50,00
17.	L	EM_1	0+130,00	0+159,00	29,00
18.	P	EM_2	0+114,50	0+139,37	24,87
19.	P	EM_2	0+139,73	0+160,00	20,63
20.	P	EM_2	0+160,00	0+488,57	328,57
21.	P	EM_2	0+488,57	0+587,95	99,38
22.	P	EM_2	0+587,95	0+630,00	42,05
23.	P	EM_2	0+630,00	0+661,00	31,00
24.	L	EM_2	0+220,00	0+320,00	100,00
25.	L	EM_2	0+320,00	0+488,57	168,57
26.	L	EM_2	0+488,57	0+541,50	52,93
27.	P	EM_3	0+000,00	0+105,21	105,21
28.	P	EM_3	0+105,21	0+271,72	166,51
29.	P	EM_3	0+271,72	0+433,80	162,08
30.	P	EM_3	0+433,80	0+470,00	36,20
31.	P	EM_3	0+470,00	0+555,96	85,96
32.	P	EM_3	0+555,96	0+669,49	113,53
33.	L	EM_3	0+336,00	0+394,91	58,91
34.	L	EM_3	0+394,91	0+480,00	85,09
35.	L	EM_3	0+480,00	0+550,00	70,00
36.	P	EM_4	0+075,31	0+408,00	332,69
37.	P	EM_5	0+000,00	0+065,00	65,00
38.	P	EM_5	0+065,00	0+101,21	36,21
39.	P	EM_5	0+101,21	0+136,00	34,79
40.	P	EM_5	0+136,00	0+194,74	58,74
41.	P	EM_5	0+194,74	0+335,65	140,91

- 3.12. Zaprojektować w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nasadzenia drzew i krzewów jako dopełnienie nasadzeń realizowanych lub zrealizowanych na terenie S14. Zaprojektować nasadzenia w liczbie min. 124 sztuk drzew z gatunków: klon jawor, lipa drobnolistna, lipa srebrzysta, klon polny i min. 46 sztuk krzewów z gatunków: głóg jednoszyjkowy, kruszyna pospolita, bez czarny. Dopuszcza się wykorzystanie innych gatunków, przy czym inne gatunki muszą należeć do rodzimych (gatunki rodzime typowe, z wykluczeniem kultywarów, odmian ozdobnych, form mieszańcowych, itp.).
- 3.13. Wykorzystywane do nasadzeń rośliny winny mieć prawidłowo ukształtowany system korzeniowy oraz w przypadku drzew prawidłowo wykształconą koronę. Sadzonki nie mogą być pokaleczone oraz posiadać oznak chorobowych;
- 3.14. W pobliżu przejścia dla zwierząt PGD-5, od km ok. 2+930 do km ok. 3+267 drogi ekspresowej S14 zaprojektować oświetlenie o rozstawie oświetlenia 20 – 25 m z słupami o wysokości do 6,5 m. Od km ok. 2+930 do km ok. 3+059 zastosować oprawy z systemem Backlight control ograniczającym emisję światła w tył oprawy. Na odcinku od km ok. 3+059 do km ok. 3+267 zastosować oprawy z wąską optyką, która ogranicza

emisję światła w tył oprawy. Odcinek ok. 200 m przed i ok. 200 m za przejściem PGD-5 należy ująć jako strefę przejściową ze zmniejszoną mocą opraw oświetleniowych (zastosować na tym odcinku mniejsze moce). Pod przejściem dla zwierząt PGD-5 zastosować dwa naświetlacze/oprawy tunelowe.

II. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

III. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IV. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy:

4.1. Prowadzić monitoring szczelności ogrodzeń ochronnych oraz elementów systemu odwodnienia i ich zabezpieczeń w 1, 3 i 5 roku po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji, wykonać przynajmniej jedną kontrolę w danym roku badań, w okresie I-IV (przed rozpoczęciem sezonowych migracji w danym roku):

- a) w trakcie pieszych kontroli wzdłuż całego odcinka drogi ekspresowej po obu stronach drogi zebrać w szczególności informacje o: uszkodzeniach, usterkach, błędach montażowych w ogrodzeniach i zabezpieczeniach. Ocenić, czy dane elementy mają wpływ na prawidłowe funkcjonowanie ogrodzeń i zabezpieczeń,
- b) podczas kontroli dokonywać poszukiwań uwięzionych zwierząt, w przypadku stwierdzenia zwierząt należy je przenosić (liczba przeniesionych osobników oraz informacja o miejscu skąd zostały wybrane i dokąd zostały przeniesione winna zostać odnotowana w raporcie),
- c) określić zalecenia dotyczące bieżącej kontroli i zabiegów technicznych w obrębie monitorowanych obiektów,
- d) określić zalecenia dotyczące koniecznych, możliwych do przeprowadzenia zmian technicznych monitorowanych obiektów, które powinny przyczynić się do lepszego ich funkcjonowania (zabezpieczenie przed przedostawaniem się zwierząt), a także do wyeliminowania wszelkich możliwych pułapek dla zwierząt,
- e) w ramach każdego z kolejnych monitoringów przedstawić informacje o: zaobserwowanych nieprawidłowościach mających wpływ na właściwe funkcjonowanie ogrodzeń i zabezpieczeń, o pułapkach dla zwierząt, o uwięzionych i przeniesionych zwierzętach. W kolejnych latach monitoringu dołączyć krótki opis wprowadzonych zmian względem wyników otrzymanych w latach poprzednich.

4.2. Prowadzić monitoring nasadzeń drzew i krzewów w 1, 3 i 5 roku po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji, wykonać przynajmniej jedną kontrolę w danym roku badań, w okresie wegetacyjnym roślin:

- a) w ramach monitoringu nasadzeń zebrać w szczególności informacje o: gatunkach, liczbie, lokalizacji (kilometraż i strona drogi) nasadzeń wykonanych na podstawie projektu wykonawczego, następnie informacje o ich stanie zdrowotnym, o brakach w nasadzeniach (z adnotacją o przyczynie: obumarcie, kradzież, itp.), o innych nieprawidłowościach, w tym o brakach w zabezpieczeniach (np. uszkodzenie palików) oraz o dokonanych nowych nasadzeniach w miejsce brakujących nasadzeń,
- b) określić zalecenia dotyczące bieżącej kontroli i zabiegów pielęgnacyjnych monitorowanych nasadzeń,
- c) określić zalecenia dotyczące koniecznych, możliwych do przeprowadzenia działań w odniesieniu do odnotowanego stanu zdrowotnego nasadzeń, braków w nasadzeniach i innych odnotowanych nieprawidłowości,
- d) w kolejnych latach monitoringu dołączyć krótki opis wprowadzonych zmian względem wyników i zaleceń otrzymanych w latach poprzednich.

4.3. Po zakończeniu każdego roku objętego monitoringiem, do 30 stycznia za poprzedni rok kalendarzowy, należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi

sprawozdanie z wyników przeprowadzonego monitoringu, o którym mowa w pkt 4.1 i 4.2 oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.

V. Niniejszej decyzji nadają rygor natychmiastowej wykonalności.

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

Uzasadnienie

W dniu 23 sierpnia 2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej RDOŚ w Łodzi) wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S14 Zachodniej Obwodnicy Łodzi Zad. B – Odcinek II węzeł „Łódź Teofilów” (bez węzła) – DK91 w m. Słowik – węzeł Emilia”, które swoim zakresem obejmuje zaprojektowanie i rozbudowę węzła Emilia w zakresie umożliwiającym połączenie DK91 z A2 i S14. Do ww. wniosku załączono m.in. 4 egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z zapisem na elektronicznym nośniku danych, pełnomocnictwo udzielone przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej w postaci elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie ono oddziaływać.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zakwalifikowane zostało jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839).

Organami opiniującymi/uzgadniającymi w przedmiotowym postępowaniu, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 2 i pkt. 4 oraz art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o oś Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

W dalszej kolejności tutejszy organ uznał w procesie ustalania kręgu stron, że jest ich powyżej 10. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o oś: „Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

Obwieszczeniem z 27 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻ1, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania dla ww. przedsięwzięcia oraz zawiadomił strony postępowania o wpływie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przystąpieniu do procedury oceny oddziaływania na środowisko oraz poinformował o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Następnie, zawiadomieniem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻ1.2, podano do publicznej wiadomości m.in. informacje o wszczęciu ww. postępowania administracyjnego, o przystąpieniu do procedury oceny oddziaływania na środowisko, o organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia oraz o organach opiniujących. Powyższe obwieszczenie oraz zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Zgierz oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Po analizie przedłożonej dokumentacji RDOŚ w Łodzi zwrócił się do pełnomocnika Wnioskodawcy, pismem z 20 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻ1.4, o uzupełnienie dokumentacji. Wymagane uzupełnienie otrzymano przy piśmie z 8 października 2021 r.

Obwieszczeniem z 13 października 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻ1.7, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o niedotrzymaniu terminu na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało wywieszona w Urzędzie Gminy Zgierz oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Przy piśmie z 3 listopada 2021 r. pełnomocnik Wnioskodawcy przesłał dodatkowe wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 8 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.9 RDOŚ w Łodzi wystąpił do Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (zwanego dalej „ŁPWIS”) oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie (zwanego dalej „Dyrektorem RZGWWP w Warszawie”) o wydanie opinii/uzgodnienia w trybie art. 77 ustawy ooś.

Obwieszczeniem z 8 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.10 oraz zawiadomieniem z 8 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.11 RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości i poinformował strony postępowania o wystąpieniu do organów opiniujących oraz o tym, że istnieje możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy, że istnieje możliwość składania uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, w trzydziestodniowym terminie od 25 listopada 2021 r. do 24 grudnia 2021 r. włącznie, w siedzibie RDOŚ w Łodzi, wskazując dopuszczalne sposoby ich wnoszenia, o tym, że organem właściwym w przedmiotowej sprawie do rozpatrzenia uwag i wniosków jest RDOŚ w Łodzi. Obwieszczenie i zawiadomienie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

W wyznaczonym terminie wnoszenia uwag i wniosków przez społeczeństwo do RDOŚ w Łodzi nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w przedmiocie prowadzonego postępowania.

Pismem z 19 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.13 RDOŚ w Łodzi sprostował swoje wystąpienie z 8 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.9 do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

24 listopada 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło postanowienie Dyrektora RZGWWP w Warszawie z 24 listopada 2021 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.141.2021.KZ uzgadniające realizację przedsięwzięcia. W ww. postanowieniu wskazano jednocześnie warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Warunki wskazane w ww. postanowieniu Dyrektora RZGWWP w Warszawie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

3 grudnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia ŁPWIS z 1 grudnia 2021 r., znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.7.39.2021.AK. ŁPWIS zaopiniował pozytywnie bez zastrzeżeń warunki realizacji dla przedmiotowego przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych określonych w wykonanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie.

ŁPWIS uzasadniając swoją opinię wskazał m.in. że planowane przedsięwzięcie po wykonaniu zgodnie z warunkami realizacji określonymi w raporcie nie będzie stwarzać zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

Warunki wskazane w ww. opinii ŁPWIS zostały uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Obwieszczeniem z 29 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.14 RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o zgromadzeniu materiału dowodowego wystarczającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w sprawie oraz o przysługującym stronom, na podstawie art. 10 § 1 kpa., uprawnieniu do wypowiedzenia się co do zebranych w toku postępowania dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

30 grudnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynął wniosek wnioskodawcy o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego przedsięwzięcia zgodnie z art. 108 kpa. Prośba ta została uzasadniona ważnym interesem społecznym i gospodarczym, a także ważnym interesem strony. Przedmiotowy odcinek drogi krajowej S14 (rozbudowywany węzeł) uzupełni tzw. „ring autostradowy” wokół aglomeracji łódzkiej. Nadrzędnym celem budowy drogi ekspresowej S14 oraz rozbudowywanego węzła drogowego Emilia jest zapewnienie bezpiecznego i wysokiego komfortu dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży, zwiększenie międzynarodowej dostępności kraju oraz stworzenie lepszych połączeń między ośrodkami wzrostu. Funkcjonowanie nowego układu komunikacyjnego wpłynie pozytywnie na środowisko

poprzez przejęcie znacznej części ruchu z dróg sąsiednich, w szczególności ruchu ciężarowego. Brak realizacji węzła Emilia w zakresie objętym wnioskiem spowoduje brak powiązania inwestycji S14 od strony północnej z istniejącym układem komunikacyjnym A2 i DK91 oraz długoterminowo uniemożliwiłoby użytkowanie nowego odcinka drogi ekspresowej S14, którego budowa jest obecnie zaawansowana.

W przedmiotowej sprawie, po przeanalizowaniu złożonego wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, tut. organ podzielił i w pełni się zgodził z przytoczoną w uzasadnieniu powyższego wniosku argumentacją inwestora na rzecz natychmiastowego wykonania ustaleń niniejszej decyzji i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 kpa (pkt V sentencji niniejszej decyzji).

Obwieszczeniem z 30 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.ZŻł.16 RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wpływie wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

RDOŚ w Łodzi przyjmując wiarygodność i prawidłowość analiz zawartych w przedstawionym raporcie i jego uzupełnieniach, a także dane przedstawione na załącznikach graficznych, uwzględnia w niniejszej decyzji ustalenia zawarte w rzeczonyj dokumentacji w sposób wskazany i opisany w niniejszej decyzji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę węzła Emilia w zakresie umożliwiającym połączenie DK91 z A2 i S14. Celem inwestycji jest budowa, na zaprojektowanej łącznicy między S14 i A2 ronda z włączeniem do niego istniejącej łącznicy z DK91.

Obecnie trwają prace związane z budową drogi ekspresowej S14. W obszarze planowanego przedsięwzięcia w stanie istniejącym funkcjonuje połączenie komunikacyjne drogi krajowej nr 91 z autostradą A2 w postaci węzła drogowego „Emilia”, przy którym znajduje się punkt poboru opłat „SPO Emilia”. Teren przyległy bezpośrednio do węzła jest zalesiony.

Inwestycja zaczyna się od strony północnej w obszarze SPO usytuowanym w węźle autostradowym Emilia (typu trąbka) oraz łącznic L06P oraz L07L w km ok. 1+900 zaprojektowanej drogi ekspresowej S14 i kończy w km ok. 3+300 drogi S14 w pobliżu przejścia górnego dla zwierząt PGD-5 oraz od strony wschodniej w obszarze włączenia do istniejącego łącznika drogi DK91 z autostradą A2 i S14.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa łódzkiego, w powiecie zgierskim, w gminie Zgierz.

Inwestycja zostanie wykonana w dwóch etapach:

- etap realizowany do 2023 r. - wykonane zostaną wszystkie elementy węzła wraz z rondem poza łącznicami L07L i L06P,
- etap docelowy do 2033 r. - wybudowane zostaną łącznice L07L i L06P.

Zakres prac w etapie realizowanym obejmuje:

- budowę elementów węzła „Emilia” w km 2+141 drogi S14, w zakresie łącznic typu P1, P2, i P3, które umożliwią pełną obsługę autostrady A2 z drogą ekspresową S14 oraz istniejącą drogą krajową DK91,
- budowę skrzyżowania drogowego w formie dwupasowego ronda,
- budowę odcinków pasów technologicznych,
- budowę systemu odwodnienia terenu, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizację deszczową, urządzenia podczyszczające, zbiornik retencyjny, przepusty pod drogami/zjazdami,
- budowę urządzeń ochrony środowiska, w tym: ogrodzenia ochronno-naprowadzające, ogrodzenie drogi ekspresowej,
- infrastrukturę dla potrzeb obiektów przy drodze ekspresowej zlokalizowanych w ciągu drogi ekspresowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne,

- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod i nadziemnej, w tym: urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- organizację ruchu i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie elementów Koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem w zakresie zastosowania barier w pasie rozdziału i na poboczu, poszerzenia korpusu pod stanowiska ITS, wykonanie obwodów zasilania,
- rozbiórkę elementów dróg, przepustów i innych elementów,
- nasadzenia nowej zieleni.

Na istniejącym węźle Emila zaprojektowano:

- skrzyżowanie drogowe typu rondo,
- łącznice typu:
 - P1 o przyjętych nazwach: L06P, L07L, L08L,
 - P2 o przyjętych nazwach: L09L,
 - P3 o przyjętych nazwach: L03L.

Skrzyżowanie drogowe typu rondo duże:

- średnica zewnętrzna ronda ok. 100 m,
- średnica wewnętrzna ronda ok. 77 m,
- liczba wlotów na rondo – 3,
- ilość pasów ruchu na rondzie – 2,
- szerokość pasów ruchu – 2 x 4,5 m.

Zaprojektowano duże rondo dwupasowe, na którym wybór kierunku jazdy i pasa ruchu następuje na wlocie skrzyżowania.

Struktura kierunkowa wlotów została dostosowana do prognozowanych natężeń ruchu, w szczególności dla okresu lat 2023 – 2031. Na głównej relacji ruchowej A2-S14/S14-A2 ruch odbywać się będzie dwoma pasami ruchu, a z kierunku DK91 zaprojektowano po jednym pasie ruchu w kierunku do A2 i S14. Z uwagi na brak realizacji węzła Lućmierz w najbliższym czasie oraz w celu zwiększenia przepustowości ronda i zmniejszenia ewentualnej kolejki pojazdów na wlocie południowym ronda z kierunku drogi S14, w sytuacji wystąpienia anomalii w ruchu, zaprojektowano dodatkowy bypass dla relacji S14-DK91.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to m.in. kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem – najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Będą to: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Dodatkowo prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowsów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu.

Nie przewiduje się lokalizowania zaplecza budowy w obszarze przedmiotowej inwestycji, wykonawca skorzysta z zaplecza dla zadania budowy drogi ekspresowej S14 – na terenie węzła Lućmierz. Warunki wykonania i zabezpieczenia ww. zaplecza zostały określone w decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 55/21 z dnia 29 kwietnia 2021 r., znak IA-II.7820.10.2015.ŁR/MM/MN (decyzja ZRID).

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie związane głównie z pracą maszyn budowlanych oraz transportem m.in. materiałów i surowców.

Wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza została obliczona i przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na podstawie wskaźników emisji zanieczyszczeń. W wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów wydalone są następujące podstawowe zanieczyszczenia: tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory, pył zawieszony.

Przeprowadzona analiza zasięgów oddziaływania ruchu pojazdów samochodowych na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie projektowanego rozbudowywanego węzła Emilia wykazała, że poza obszarem pasa drogowego maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń nie będą przekraczać dopuszczalnych wartości odniesienia (jednogodzinnych i średniorocznych) określonych zarówno ze względu na ochronę zdrowia ludzi jak i ochronę roślin.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, 15 – odpady opakowaniowe. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Oceny możliwości wystąpienia w trakcie robót budowlanych odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne oraz sposobu ich ewentualnego zagospodarowania dokona wykonawca robót budowlanych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami to właśnie Wykonawca robót będzie wytwórcą odpadów i to na nim będzie ciążył obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z wymogami ochrony środowiska. W szczególności będzie on odpowiedzialny za ich właściwe gromadzenie na budowie, a następnie za ich zagospodarowanie oraz prowadzenie stosownej ewidencji wytwarzanych odpadów.

Wszelkie odpady powstające w ramach realizacji inwestycji będą magazynowane na zapleczu budowy, poza zakresem analizowanej inwestycji. Odpady powinny być gromadzone selektywnie w specjalnie do tego wyznaczonych i wydzielonych miejscach na zapleczu budowy, w miarę możliwości na istniejących powierzchniach bitumicznych lub innych powierzchniach utwardzonych. Magazynowanie odpadów, olejów i innych substancji niebezpiecznych powinno odbywać się na uszczelnionym podłożu, w sposób uniemożliwiający przedostanie się ewentualnych zanieczyszczeń płynnych do środowiska gruntowo-wodnego. Należy również zapewnić łatwą dostępność do sorbentów do substancji toksycznych.

W trakcie eksploatacji inwestycji będą wytwarzane odpady związane z funkcjonowaniem drogi i utrzymaniem terenów zielonych wzdłuż niej. Będą to m.in. odpady takie jak: piasek z osadników (nie jest odpadem niebezpiecznym), zieleni, gleba, kamienie czyli odpady, które będą powstawały w wyniku pielęgnacji terenów zielonych, wchodzących w skład projektowanej drogi, oprawy oświetleniowe i przepalone żarówki. Będą to m.in. odpady o kodach: 10 02 13*, 13 05 01*, 13 05 02*, 13 05 03*, 17 04 05, 20 03 01, 20 03 03, 20 02 01, 20 02 02, 20 02 03.

Powstałe na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odpady powinny być selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania. Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji powinny być na bieżąco wywożone z miejsc ich powstawania przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie lub gromadzone i okresowo przekazywane wyspecjalizowanym firmom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.

Źródłem hałasu wytwarzanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane (koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozściełacze asfaltu, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu, frezarki do nawierzchni, urządzenia do przygotowania mas bitumicznych, betonu) jak również pojazdy ciężarowe dowożące na teren budowy kruszywa, elementy zbrojeniowe, beton, elementy betonowe, masy bitumiczne i inne materiały budowlane, oraz wywożące odpady i urobek z budowy. Czas tego oddziaływania będzie ściśle ograniczony do czasu trwania prac budowlanych, a więc będzie przejściowy i ustanie

po zakończeniu etapu realizacji. W celu maksymalnego ograniczenia uciążliwości hałasowej, do prac należy używać sprawnego technicznie sprzętu, prace wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności.

W raporcie wykonano obliczenia (prognozy) rozprzestrzeniania się hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów po rozbudowanym węźle Emilia. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie "XPS 31-133". Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2:2002 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczone są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Projektowany węzeł Emilia będzie miał nawierzchnię o normalnej hałaśliwości (typu SMA11).

Rozbudowywany węzeł Emilia zlokalizowany jest całości na terenie administracyjnym gminy Zgierz. Na terenie tej gminy dla obszarów przylegających do planowanej drogi obowiązują następujące miejscowe plany:

- Uchwała nr XI/73/11 Rady Gminy Zgierz z dnia 25 sierpnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Zgierz dla części obrębu Słowik Zachód;
- Uchwała nr XXXVI/322/05 Rady Gminy Zgierz z dnia 19 października 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obrębu Emilia Zachód.

W analizach wzięto pod uwagę następujące horyzonty czasowe:

- 2023 r. – rok oddania inwestycji do eksploatacji,
- 2033 r. – 10 lat po oddaniu inwestycji do eksploatacji.

Prognozę ruchu samochodowego (średniogodzinową) dla roku 2023 z podziałem na porę dzienną (godz. 6:00 – 22:00) i nocną (godz. 22:00 – 6:00), zamieszczoną w dokumentacji i przyjętą do obliczeń oddziaływania akustycznego przedstawiono w poniższej tabeli.

Odcinek	Pojazdy lekkie [poj./h]		Pojazdy ciężkie [poj./h]	
	Dzień	Noc	Dzień	Noc
węzeł Emilia – Aleksandrów Łódzki	347	68	123	103
węzeł Aleksandrów Łódzki – węzeł Teofilów	699	141	152	127

Prognozę ruchu samochodowego (średniogodzinową) dla roku 2033 z podziałem na porę dzienną (godz. 6:00 – 22:00) i nocną (godz. 22:00 – 6:00), zamieszczoną w dokumentacji i przyjętą do obliczeń oddziaływania akustycznego przedstawiono w poniższej tabeli.

Odcinek	Pojazdy lekkie [poj./h]		Pojazdy ciężkie [poj./h]	
	Dzień	Noc	Dzień	Noc
węzeł Słowik – węzeł Emilia	879	146	172	141
węzeł Emilia – węzeł Lućmierz	1056	182	201	167
węzeł Lućmierz – węzeł Aleksandrów Łódzki	1423	253	245	202
węzeł Aleksandrów Łódzki – al. Włókniarzy	1821	316	248	204
al. Włókniarzy – węzeł Teofilów	1214	224	228	189

W obliczeniach oddziaływania akustycznego uwzględniono model 3D terenu.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą realizowane zabezpieczenia akustyczne. Zabezpieczenia akustyczne określone w decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 55/21 z dnia 29 kwietnia 2021 r., znak IA-II.7820.10.2015.ŁR/MM/MN (decyzja ZRID) będą w pełni skuteczne w zakresie ochrony akustycznej dla analizowanej rozbudowy węzła Emilia. Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie.

W trakcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawanie wibracji związane będzie głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, którego praca powoduje powstawanie wibracji. Są to głównie maszyny służące do zagęszczania gruntu, warstw asfaltowych, urządzenia obrotowe. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie w sąsiedztwie zakresu prac budowlanych związanych z rozbudową węzła Emilia nie występują zabudowania. W związku z tym nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań.

Z węzła Emilia odprowadzanie wód opadowych i roztopowych będzie odbywać się za pomocą rowów drogowych, a w miejscach gdzie nie jest to możliwe za pomocą kolektorów kanalizacji deszczowej. W celu zredukowania stężenia zawiesiny ogólną pierwszym etapem podczyszczania wód opadowych i roztopowych będą osadniki studzienek wpustowych i studzienek rewizyjnych redukujące stężenie zawiesiny mineralnej oraz piaskowniki na rowach drogowych. Dodatkowo zawiesina mineralna będzie zatrzymywana na drodze sedymentacji w projektowanych rowach drogowych i zbiorniku retencyjnym.

Przed wylotem do zbiornika retencyjnego wody opadowe i roztopowe spływające z drogi będą podczyszczane w osadniku.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewidziano separatorów substancji ropopochodnych.

W projektowanym zakresie w celu odwodnienia pasa dzielącego zaprojektowano drenaż geokompozytowy. Drenaż znajduje się w pasie dzielącym S14 oraz w pasie dzielącym łącznicy L03L.

Na węźle Emilia zaprojektowano szczelny zbiornik retencyjny o pojemności 1500 m³ w km 0+200 łącznicy L3 o nachyleniu skarp 1:2, którego zadaniem będzie gromadzenie nadmiaru wód opadowych i roztopowych z projektowanego węzła. Woda ze zbiornika będzie odprowadzana do istniejącej kanalizacji deszczowej. Zbiornik zaprojektowano w wykopie.

Zgodnie z informacjami zawartymi w dokumentacji, zlewnia po zachodniej części rozbudowywanego węzła Emilia jest mniejsza niż w aktualnym projekcie S14B (zamienny ZRID) i odbiornikiem wód jest niezmiennie zbiornik ZBI4, co nie powoduje konieczności zmieniania uzyskanego już pozwolenia wodnoprawnego.

Dno oraz skarpy do wysokości 0,5 m powyżej maksymalnego zwierciadła wody zostaną umocnione płytami ażurowymi i wypełnione kruszywem filtracyjnym. Płyty należy ułożyć na podsypce piaskowej, a pod spód wyłożyć folią PVC. Folię należy układać na podsypce piaskowej. Teren dookoła zbiornika przy górnej krawędzi skarp należy obsiać trawą na warstwie humusu.

W przeważającej większości zaprojektowano rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 40 cm i 60 cm oraz pochyleniu skarp rowów 1:1.5. W zależności od pochylenia podłużnego przewidziano umocnienie dna rowu w zakresach pochylenia od 0% do 3% humusem, od 3% do 10% ściekiem korytkowym i płytami chodnikowymi i od 10% do 15% kamieniem polnym na betonie. Projektowane rowy drogowe znajdują się wzdłuż wszystkich łącznic.

W śladzie linii rozgraniczającej teren inwestycji S14, nie występuje zieleń do usunięcia, została wycięta na wcześniejszym etapie w ramach przeprowadzonych prac przygotowawczych. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się dodatkowych wycinek drzew i krzewów.

Projekt zieleni obejmuje obsadzenie terenów przyległych do inwestycji wraz z obszarem ronda. Teren pasa drogowego przewidzianego pod inwestycje jest ograniczony, a wszędzie tam gdzie było to możliwe, zaprojektowano nowe nasadzenia z zachowaniem przepisów określających możliwe odległości lokalizacji zieleni oraz z uwzględnieniem warunków widoczności – trójkąty

widoczności. Zastosowano pasy zieleni o szerokości zmiennej, dostosowanej do wolnej przestrzeni w granicach pasa drogowego.

Projektowana zieleń ma za zadanie osadzenie drogi w krajobrazie lokalnym w nawiązaniu do tradycji stosowania zieleni przydrożnej w krajobrazie otwartym.

Projektowana zieleń wpłynie na ograniczenie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie emisji do środowiska pyłowych i gazowych zanieczyszczeń powietrza oraz – w mniejszym stopniu – hałasu.

Projektowana zieleń wzbogaca zasoby przyrodnicze terenów bezpośrednio przyległych do drogi poprzez wprowadzenie roślinności o charakterze zadrzewień śródpolnych pasowych o zmiennej wysokości i zagęszczeniu (zwarte, monogatunkowe grupy drzew oraz krzewów wzdłuż drogi – gatunki rodzime liściaste i iglaste). Pasy nasadzeń łączą istniejące wyspy zieleni wysokiej i budują nowe zadrzewienia i zakrzewienia o charakterze ciągów ekologicznych.

Wszystkie skarpy i przeciwskarpy, a także tereny pomiędzy skarpami, pasy dzielące jezdnie, wyspy centralne rond i obszar węzła zostaną obsiane trawą i obsadzone roślinnością w postaci drzew i krzewów.

Projektuje się nasadzenia w dwóch etapach. W pierwszym etapie nasadzenia wzdłuż projektowanych dróg oraz niską zieleń na terenie ronda. W drugim etapie dodatkową grupę drzew, za szpalerem wzdłuż drogi. W sumie na obszarze objętym opracowaniem zaprojektowano 124 sztuki drzew z gatunków: klon jawor, lipa drobnolistna, lipa srebrzysta klon polny oraz 46 sztuk krzewów z gatunków: głóg jednoszyjkowy, kruszyna pospolita, bez czarny. Zaprojektowana zieleń to głównie rodzime gatunki w większości występujące na obszarze pasa drogowego oraz sąsiednich terenach przyległych.

Cały zakres inwestycji zostanie odgradzony od terenów sąsiednich za pomocą siatki o wysokości 2,40 m (wysokość nad gruntem), wkopanej w grunt do głębokości min. 30 cm (całkowita wysokość siatki w części nadziemnej i podziemnej to 2,70 m), o następującej konstrukcji oczek:

- od 0,3 m (strefa wkopania) do poziomego gruntu oraz od poziomego gruntu do 0,5 m rozstaw 10 x 15 cm,
- od 0,50 do 1,0 m ponad gruntem z rozstawem 15 x 5 cm,
- od 1,0 m do 1,75 m ponad gruntem z rozstawem 15 x 15 cm,
- powyżej 1,75 m ponad gruntem z rozstawem 15 x 20 cm.

Ogrodzenie zostanie w pełni dowiązane do przebiegu ogrodzenia realizowanego w ramach budowy drogi S14 (zamienna decyzja ZRID).

Ponadto w ogrodzeniu zaprojektowano bramy o szerokości 3,6 m służące ułatwieniu utrzymania drogi oraz ewentualnej ewakuacji podróżnych z korony drogi.

W celu uniemożliwienia przedostania się małych zwierząt z terenu przyległego na obszar pasa drogowego, a następnie na jezdnię zastosowana zostanie na całej długości ogrodzenia głównego dodatkowa siatka stalowa dogęszczająca (ochronno-naprowadzająca) o oczkach średnicy nie większej niż 0,5 cm i wysokości 60 cm w części nadziemnej, trwale powiązanej z ogrodzeniem, powiększonej o przewieszkę 10 cm (wygiętą na zewnątrz tak, aby uniemożliwić płazom wspinanie się na nią) oraz część zakopaną pod poziomem terenu co najmniej 30 cm. W przypadku, gdy ogrodzenie drogowe stanowi ekran akustyczny dopuszcza się rezygnację z ogrodzenia ochronno-naprowadzającego, o ile ekran w sposób szczelny przylega do powierzchni gruntu i posiada podwalinę wkopaną do głębokości 30 cm lub gdy jest dodatkowo zabezpieczony u dołu siatką o drobnych oczkach wkopaną do głębokości 30 cm.

Zbiornik retencyjny zostanie ogrodzony zgodnie z poniższym schematem:

- ogrodzeniem o wysokości min. 1,2 m – gdy zbiornik znajduje się wewnątrz ogrodzonego pasa drogowego,
- ogrodzeniem o wysokości min. 2,4 m – gdy zbiornik znajduje się na zewnątrz ogrodzonego pasa drogowego.

Ogrodzenie w rejonie zbiornika Emilia (km ok. 0+200) poprowadzono w taki sposób, aby zapewnić do nich dostęp zwierząt małych (w tym płazów), przy jednoczesnym zabezpieczeniu na tym odcinku jezdni drogi głównej przed dostępem tej grupy zwierząt, poprzez zastosowanie odpowiedniego ogrodzenia ochronno-naprowadzającego.

Zaprojektowane ogrodzenie ochronne dla płazów będzie szczelne również w miejscach przejść przez rowy drogowe oraz pasy technologiczne. Ogrodzenia będą przechodzić przez rowy albo w miejscu, gdzie są one zarurowane albo też zostały zabezpieczone przed możliwością wejścia zwierząt i płazów poprzez zastosowanie dodatkowego trójkątnego elementu z siatki stalowej o oczkach 0,5 cm x 0,5 cm szczelnie przylegającej do skarp rowu uniemożliwiającej przedostanie się płazów i małych zwierząt.

Zbiorniki będą czyszczone w okresie od 15 sierpnia do 30 września.

Wszystkie urządzenia systemu odwodnienia będą zlokalizowane wewnątrz ogrodzenia drogowego/ogrodzenia ochronno-naprowadzającego dla płazów i nie będą dostępne dla tych zwierząt.

Prace budowlane związane z rozbudową węzła Emilia będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie są zlokalizowane strefy ochronne gatunków chronionych. Najbliższa strefa ochronna w rejonie przedsięwzięcia to strefa bociana czarnego *Ciconia nigra* gniazdującego w Nadleśnictwie Grotniki w Leśnictwie Zimna Woda, oddział 154-b. W aneksie do raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że prowadzony jest monitoring gniazda bociana czarnego i w okresie lęgowym 2020 – 2021 r. nie odnotowano zasiedlenia gniazda bociana czarnego. Ponadto obecnie prowadzone są działania kompensacyjne (typowanie miejsc na platformy i wykonanie platform).

Analizowany odcinek drogi ekspresowej nie koliduje z korytarzami ekologicznymi o randze międzynarodowej ani ze szlakami wędrówek ptaków migrujących.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planowane jest wykonanie w pobliżu przejścia dla zwierząt PGD-5, od km ok. 2+930 do km ok. 3+267 drogi ekspresowej S14 oświetlenia o rozstawie 20 – 25 m ze słupami o wysokości do 6,5 m. Od km 2+930 do km 3+059 zastosowane zostaną oprawy z systemem Backlight control ograniczającym emisję światła w tył oprawy. Na odcinku od km ok. 3+059 do km ok. 3+267 zastosowane zostaną oprawy z wąską optyką, która ogranicza emisję światła w tył oprawy. Odcinek 200 m przed oraz 200 m za przejściem został ujęty jako strefa przejściowa z zmniejszoną mocą opraw oświetleniowych. Pod przejściem dla zwierząt zostaną zastosowane dwa naświetlacze/oprawy tunelowe.

Zgodnie z decyzją ZRID na obiekcie PGD-5 zlokalizowane zostaną ekrany przeciwośnieniowe EP-1 o wysokości 2,4 m oraz długości 169 i 193 m, które uwzględniono w modelowaniu oświetlenia przedstawionym w raporcie.

Według autorów raportu dodatkowe oświetlenie w rejonie przejścia PGD-5 realizowane w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na wzrost poziomu natężenia światła w kluczowej strefie naprowadzania zwierząt do obiektu, zwłaszcza przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w dokumentacji.

Z uwagi na specyfikę inwestycji, tj. realizację rozbudowy węzła Emilia w obszarze realizowanej obecnie drogi S14 jak również to, że zakres inwestycji w całości mieści się w zakresie terenu budowy S14 część oddziaływań np. na korytarze migracji, oddziaływanie na wody, zajęcie terenu nie wystąpi.

Analizowany odcinek drogi S14 (węzeł Emilia) zlokalizowany jest w obrębie jednolitej części wód PLRW200017272138 Bzura od źródeł do Starówki, lecz nie przecina żadnych cieków istotnych dla tej JCWP.

Analizowany odcinek drogi S14 (węzeł Emilia) zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych PLGW200063.

Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 401 „Niecka Łódzka”.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizacja zgodnie z przyjętymi założeniami projektowymi nie wpłynie na pogorszenie ogólnego stanu jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, wyznaczonych na podstawie konwencji ramarskiej lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych, w tym siedliskach łągowych oraz przy ujściu rzek. Przedsięwzięcie położone jest poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami wyznaczonymi jako strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód.

Główne oddziaływanie związane z etapem budowy inwestycji będzie wiązało się ze stałym zajęciem terenu, na którym powstanie rozbudowywany węzeł drogowy wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W ramach robót przygotowawczych zdjęto już warstwę humusu. Po zakończeniu głównych prac budowlanych zdjętą warstwę ziemi urodzajnej należy wykorzystać do umocnień skarp, urządzenia zieleni przydrożnej, a także do rekultywacji terenów wykorzystywanych czasowo pod plac budowy. Przywrócenie wierzchniej warstwy gleby urodzajnej na tych terenach powinno skutkować ponownym pojawieniem się w tych miejscach, w krótkim czasie zieleni naturalnej charakterystycznej dla terenów przydrożnych.

Eksploatacja projektowanej inwestycji będzie źródłem zanieczyszczeń poprzez spływy opadowe i roztopowe. Pierwszym etapem podczyszczania wód opadowych i roztopowych będą osadniki studzienek wpustowych i studzienek rewizyjnych redukujące stężenie zawiesiny mineralnej oraz piaskowniki na rowach drogowych. Dodatkowo zawiesina mineralna będzie zatrzymywana na drodze sedimentacji w projektowanych rowach drogowych i zbiorniku retencyjnym. Przed wylotem do zbiornika retencyjnego wody opadowe i roztopowe spływające z drogi będą podczyszczane w osadniku. Na projektowanej inwestycji nie będzie konieczności stosowania separatorów substancji ropopochodnej.

Krajobraz terenów, na których zlokalizowana jest projektowana inwestycja należy zaliczyć do typu krajobrazu kulturowego i naturalnego. Planowane rondo oraz łącznice wykonane w ramach rozbudowy węzła drogowego Emilia będą nowymi elementami, zaburzającymi dotychczasową strukturę krajobrazu.

Zieleń zaprojektowana wokół węzła drogowego będzie sprzyjała tworzeniu i kształtowaniu harmonijnego krajobrazu dodatnio oddziałującego na człowieka, poprzez kolorystykę gatunków roślin i różnorodność pokroju. Jest to skuteczna metoda łagodzenia ujemnych skutków oddziaływania drogi na jej użytkowników i okolicznych mieszkańców.

Rozbudowa przedmiotowego węzła drogowego związana będzie m.in. z przekształceniem morfologicznym terenu, czasowymi zmianami stosunków wodnych, co stanowi potencjalny zespół czynników powodujących zmiany topoklimatu. Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Natomiast maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki. Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustaną wraz z zakończeniem prac), jak i stosunkowo krótki okres trwania budowy, oddziaływanie na klimat i jego zmiany należy uznać, jako mało istotne.

Według autorów raportu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia występować będą uciążliwości związane z emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, wynikającą z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po rozbudowywanym węźle. Autorzy raportu podkreślają, że celem rozbudowy węzła jest zwiększenie płynności ruchu

drogowego, co skutkować może spadkiem emisji zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych, mających wpływ na zmiany klimatu.

Eksploatacja rozbudowywanego węzła drogowego przyczyni się również do zmiany niektórych parametrów mikroklimatu. Nieznacznie podniesie się temperatura przy powierzchni gruntu. Wilgotność przy gruncie zmniejszy się, gdyż woda z gładkiej i cieplejszej powierzchni drogowej paruje łatwiej niż z powierzchni gruntowej, na której wodę zatrzymuje dodatkowo roślinność. Przedstawione wyżej zmiany dotyczyć będą jedynie obszaru pasa drogowego.

W celu ograniczenia do minimum oddziaływania rozbudowywanego węzła na krajobraz i inne elementy środowiska przyrodniczego, w niniejszej decyzji wskazano działania minimalizujące stwierdzone oddziaływania.

Sadzonki drzew i krzewów powinny być zgodne z normą PN-R-67026, właściwie oznaczone (tj. muszą mieć etykiety, na których podana jest nazwa łacińska, forma, wybór, wysokość pnia, nr normy) oraz spełniać wymagania norm jakościowych przedstawionych w „Zaleceniach jakościowych dla ozdobnego materiału szkółkarskiego” (red. J. Grąbczewski, Związek Szkółkarzy Polskich, Warszawa 2013).

Sadzonki nowych drzew liściastych powinny być co najmniej 2 ÷ 3 razy szkółkowane, przygotowane do sadzenia wraz z bryłą korzeniową.

Krzewy użyte do zakrzewień muszą być dwa razy szkółkowane oraz posiadać nie mniej niż trzy dobrze wykształcone pędy główne z typowymi dla odmiany rozgałęzieniami oraz dobrze rozwinięty system korzeniowy.

Sadzone drzewa i krzewy muszą być żywotne, dobrze ukorzenione, mające formę charakterystyczną dla danego gatunku i odmiany. Wszystkie wybrane sadzonki drzew i krzewów muszą być wolne od szkodników i chorób oraz posiadać zdrowy, dobrze rozwinięty system korzeniowy nie noszący śladów uszkodzeń. Korzenie zarówno drzew jak i krzewów nie powinny być pozwijane. Materiał z danego gatunku powinien być wyrównany pod względem wysokości, kształtów korony i obwodów pni.

Wybrany materiał szkółkarski drzew i krzewów liściastych powinien się charakteryzować następującymi parametrami jakościowymi:

- sadzonki drzew i krzewów muszą być prawidłowo uformowane z zachowaniem typowego dla danego gatunku i odmiany pokroju i wyprowadzone zgodnie z wymaganiami agrotechniki szkółkarskiej;
- pączek szczytowy przewodnika powinien być wyraźnie wykształcony, a przyrost ostatniego roku powinien prosto przedłużać przewodnik;
- bryła korzeniowa powinna być prawidłowo uformowana i nieuszkodzona, a na korzeniach szkieletowych powinny występować liczne korzenie drobne;
- użyte sadzonki drzew powinny być w formie naturalnej lub piennej.

Nie dopuszcza się do użycia sadzonek drzew i krzewów, które są silnie uszkodzone, noszą ślady żerowania szkodników, mają oznaki chorobowe, cechują się wędnięciem i pomarszczeniem kory na pędach lub/i martwicą kory na przewodniku i szkieletowych pędach korony.

W niniejszej decyzji wskazano też warunki dotyczące pielęgnacji i utrzymania drzew i krzewów wprowadzonych w ramach nasadzeń kompensacyjnych. Warunki dotyczące podlewania przyjęto w oparciu o publikację: M. Kosmala „Po co ludziom drzewa, czyli o roli i znaczeniu drzew w życiu człowieka”, fro.olsztyn.pl, które znajdują się także w publikacjach wielu innych specjalistów z zakresu utrzymania drzew. Wskazane w decyzji zapisy mają zwiększyć udatność nasadzeń, a co za tym idzie skuteczność zabiegów kompensacyjnych. Podlewanie posadzonych drzew, zwłaszcza z wykorzystaniem sadzonek starszych, jest niezwykle istotne z uwagi na zmieniające się warunki klimatyczne i przedłużające się w sezonie wegetacyjnym niedobory wody. Monitoring nasadzeń pozwoli ocenić, czy przyjęte rozwiązania podczas szczegółowego projektowania nasadzeń, a następnie ich wykonywania w obrębie pasa drogowego, a także rozwiązania w zakresie ich dalszej pielęgnacji są wystarczające do utrzymania funkcji tych nasadzeń.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zakładem stwarzającym ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. W ramach rozbudowy węzła Emilia nie zachodzi konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ze względu na znaczną odległość od granicy państwa i charakter inwestycji, nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W rejonie analizowanej rozbudowy węzła drogowego Emilia jest obecnie realizowana budowa drogi ekspresowej S14. Nie jest planowana realizacja przedsięwzięć, których oddziaływanie mogłoby się kumulować z oddziaływaniem analizowanego przedsięwzięcia. Jak wskazuje autor raportu do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będą używane m.in. te same maszyny budowlane, drogi dojazdowe itp., a więc kumulacja oddziaływań nie będzie znacząca.

Analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie gminy Zgierz, dla której gęstość zaludnienia wynosi 74 os./km² (wg GUS z 2020 r.).

W buforze 5 km od przedsięwzięcia pn: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S14 Zachodniej Obwodnicy Łodzi Zad. B – Odcinek II węzeł „Łódź Teofilów” (bez węzła) – DK91 w m. Słowik – węzeł Emilia”, znajdują się dwa obszary Natura 2000: Dąbrowa Grotnicka PLH100001 i Grądy nad Lindą PLH100022.

1. Obszar Natura 2000 Dąbrowa Grotnicka PLH100001

Zgodnie ze standardowym formularzem danych przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dąbrowa Grotnicka PLH100001 są:

- siedliska przyrodnicze: 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum) i *9110 Ciepłolubne dąbrowy (Quercetalia pubescenti-petraeae);
- gatunek rośliny 4068 dzwonecznik wonny *Adenophora liliifolia*.

Zidentyfikowane presje i działania mające wpływ na ten obszar to:

- 1) oddziaływania negatywne (zagrożenia i presje): G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych, G01.03 Pojazdy zmotoryzowane, K05.02 Zmniejszenie płodności / depresja genetyczna u roślin (w tym kojarzenie krewniacze), I01 Obce gatunki inwazyjne, K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja, K04.05 Szkody wyrządzone przez roślinożerców (w tym przez zwierzynę łowną),
- 2) oddziaływania pozytywne (działania, zarządzanie): X Brak zagrożeń i nacisków.

Granice obszaru Natura 2000 Dąbrowa Grotnicka PLH100001 pokrywają się z granicami rezerwatu przyrody „Dąbrowa Grotnicka”, który został wyznaczony w celu zachowanie dąbrowy świetlistej oraz grądu subkontynentalnego z licznymi stanowiskami roślin ciepłolubnych i chronionych. Cele tych dwóch form ochrony są zbieżne, a realizuje się je poprzez:

- utrzymanie optymalnych warunków istnienia i rozwoju zbiorowisk będących przedmiotem ochrony;
- zabezpieczenie na większości powierzchni rezerwatu swobodnego przebiegu naturalnych procesów zachodzących w ekosystemach leśnych;
- zachowanie, aż do biologicznej śmierci, okazów starych drzew rodzimych gatunków, a także pozostawianie w całości martwych i zamierających drzew stojących bądź przewróconych;
- monitorowanie i eliminowanie obcych gatunków inwazyjnych – dębu czerwonego *Quercus rubra* i czeremchy amerykańskiej *Padus serotina*, robinii akacjowej *Robinia pseudoacacia* z drzewostanu;
- próbę zachowania populacji dzwonecznika wonnego *Adenophora liliifolia*, z wykorzystaniem, m.in. metod ochrony *ex situ*.

Plan ochrony dla rezerwatu przyrody ustanowiony zarządzeniem Nr 31/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego poz. 3525 ze zm.) zawiera zakres planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dąbrowa Grotnicka PLH100001. Szczegółowe cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 zostały określone w zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 24 stycznia 2022 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia

planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Dąbrowa Grotnicka” (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego poz. 508). Są to:

- 1) dla siedliska przyrodniczego 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum):
 - utrzymanie oceny FV parametru powierzchnia oraz wskaźników parametru struktura i funkcja: wiek drzewostanu (obecność starodrzewu), naturalne odnowienie drzewostanu, inne zniekształcenia (rozjeżdżanie, wydeptywanie, zaśmiecanie), martwe drewno (łączone zasoby), martwe drewno wielkowymiarowe, mikrosiedliska drzewne (drzewa biocenotyczne, inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna);
 - poprawa oceny na FV następujących wskaźników: inwazyjne gatunki obce w podszybie i runie, gatunki obce w drzewostanie;
 - utrzymanie oceny U1 lub nie niższej niż U1 następujących wskaźników: ekstensywne gatunki rodzime w runie, struktura pionowa i przestrzenna roślinności.

Ww. cele będą realizowane m.in. w wyniku działań ochrony czynnej polegających na cięciach prześwietlających w obrębie dawnych gniazd, obecnie kęp (poprawie warunków świetlnych runa, preferowaniu dębu kosztem buka, klonu zwyczajnego, lipy i jawora) oraz usuwaniu gatunków inwazyjnych: dębu czerwonego *Quercus rubra* i czeremchy późnej *Padus serotina*, robinii akacjowej *Robinia pseudoacacia* z warstwy podszytu lub drzewostanu.

- 2) dla siedliska przyrodniczego *9110 Ciepłolubna dąbrowa (*Quercetalia pubescenti petraeae*):
 - utrzymanie oceny FV parametru powierzchnia oraz wskaźników: udział procentowy siedliska na transekcie, gatunki charakterystyczne, gatunki dominujące, rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych, gatunki ciepłolubne, leżące martwe drewno (leżanina), wiek drzewostanu, zwarcie podszytu, zwarcie koron drzew, naturalne odnowienie, obecność nasadzeń drzew, zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna, zniszczenia drzewostanów;
 - poprawa oceny na FV wskaźnika gatunki obce geograficznie i ekologicznie w drzewostanie;
 - utrzymanie oceny U1 wskaźnika obce gatunki inwazyjne w runie i podszybie.

Ww. cele te będą realizowane w wyniku działań ochronnych polegających na usuwaniu grabu, lipy i leszczyny z warstwy podszytu w płatach dobrze zachowanej i wykształconej dąbrowy świetlistej, usuwaniu obcych gatunków inwazyjnych: dębu czerwonego *Quercus rubra* i czeremchy późnej *Padus serotina* z warstwy podszytu lub drzewostanu.

- 3) dla gatunku rośliny 4068 dzwonecznik wonny *Adenophora liliifolia*:

- utrzymanie oceny FV wskaźników: powierzchnia potencjalnego siedliska, zwarcie drzew, zwarcie krzewów, gatunki ekspansywne, wojłok i ściółka leśna (martwa materia organiczna);
- poprawa oceny do FV wskaźnika gatunki obce, inwazyjne;
- utrzymanie oceny U1 wskaźników: stan zdrowotny, zwarcie runa, miejsce do kiełkowania;
- poprawa oceny na U1 wskaźników: liczba osobników, liczba osobników generatywnych (% populacji), powierzchnia zajętego siedliska.

Cele działań ochronnych będą realizowane poprzez działania ochronne polegające na zbiorze nasion z terenu rezerwatu lub innych znanych, położonych w pobliżu stanowisk, hodowli w warunkach sztucznych oraz wprowadzaniu sadzonek na teren rezerwatu.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, jego skalę, a także położenie w odległości 0,9 km w linii prostej od granicy obszaru Natura 2000 Dąbrowa Grotnicka PLH100001 nie wpłynie ono negatywnie na osiągnięcie planowanych celów działań ochronnych. Nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych i siedliska gatunku, dla ochrony których wyznaczono dany obszar Natura 2000, nie będzie wpływać negatywnie na gatunek rośliny, dla ochrony którego został wyznaczony obszar Natura 2000 oraz nie pogorszy integralności obszaru Natura 2000 i jego powiązania z innymi obszarami.

2. Obszar Natura 2000 Grądy nad Lindą PLH100022

Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 16 marca 2017 r. Ministra Środowiska w sprawie specjalnych obszarów ochrony siedlisk Grądy nad Lindą PLH100022 (Dz. U. poz. 751) przedmiotami tego obszaru są siedliska przyrodnicze:

- 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum);
- *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae) i olsy źródliskowe.

Zgodnie ze standardowym formularzem danych zagrożenia, presje i działania mające wpływ na ten obszar to:

- 1) oddziaływania negatywne (zagrożenia i presje): G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda, na pojazdach niezmotoryzowanych, G01.03 Pojazdy zmotoryzowane, I01 Obce gatunki inwazyjne, J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych, J02.01 Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja, J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska, E01.03 Zabudowa rozproszona, F04.01 Płądrowanie stanowisk roślin,
- 2) oddziaływania pozytywne (działania, zarządzanie): X Brak zagrożeń i nacisków.

Specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy nad Lindą położony jest w całości w granicach rezerwatu przyrody „Grądy nad Lindą”. Rezerwat przyrody został wyznaczony w celu zachowanie fragmentu rzeki Lindy, jej dopływu i źródlisk oraz fitocenozy grądu, łągu jesionowo-olszowego i olszyn źródliskowych o cechach lasów naturalnych.

Cele tych dwóch form ochrony są zbieżne. Realizuje się je poprzez:

- ochronę procesów ekologicznych sprzyjających naturalizacji i regeneracji zbiorowisk roślinnych oraz utrzymaniu optymalnych warunków istnienia i rozwoju ekosystemów będących przedmiotem ochrony;
- zachowanie, aż do biologicznej śmierci, okazów starych drzew rodzimych gatunków, a także pozostawianie w całości martwych i zamierających drzew stojących bądź przewróconych;
- monitoring i eliminowanie obcych gatunków inwazyjnych – robinii akacjowej *Robinia pseudoacacia*, dębu czerwonego *Quercus rubra* i czeremchy późnej *Padus serotina*.

Plan ochrony dla rezerwatu przyrody „Grądy nad Lindą” ustanowiony zarządzeniem nr 33/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego poz. 3527 ze zm.) zawiera zakres planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grądy nad Lindą PLH100022. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zarządzeniem z dnia 24 stycznia 2022 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Grądy nad Lindą” (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego poz. 509), dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru Natura 2000, określił następujące cele działań ochronnych:

- 1) dla siedliska przyrodniczego 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum):
 - utrzymanie oceny FV parametru powierzchnia i wskaźników: ekspansywne gatunki rodzime w runie, struktura pionowa i przestrzenna roślinności, wiek drzewostanu (obecność starodrzewu, naturalne odnowienie drzewostanu, gatunki obce w drzewostanie, inne zniekształcenia (rozjeżdżanie, wydeptywanie, zaśmiecanie), martwe drewno (łączne zasoby), martwe drewno wielkowymiarowe, mikrosiedliska drzewne (drzewa biocenotyczne), inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna;
 - poprawa oceny do FV wskaźnika inwazyjne gatunki obce w podszycie i runie;
 - utrzymanie oceny nie niższej niż U1 wskaźnika charakterystyczna kombinacja florystyczna.
- 2) *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae) i olsy źródliskowe):
 - utrzymanie oceny FV parametru powierzchnia oraz następujących wskaźników: gatunki obce geograficznie w drzewostanie, rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych, martwe drewno (łączne zasoby), naturalność koryta rzecznej (brak regulacji), reżim wodny (w tym rytm

zalewów, jeśli występują), zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna, inne zniekształcenia (rozjeżdżenie, wydeptanie, zaśmiecenie);

- utrzymanie oceny U1 lub nie niższej niż U1 następujących wskaźników: gatunki charakterystyczne, gatunki dominujące, inwazyjne gatunki obce w drzewostanie i runie, martwe drewno leżące lub stojące >3 m długości i >50 cm grubości, wiek drzewostanu, pionowa struktura roślinności, naturalne odnowienie drzewostanu;
- poprawa oceny na U1 wskaźnika martwe drewno (łącznie zasoby).

Ww. cele działań ochronnych dla siedlisk przyrodniczych 9170 i *91E0 będą realizowane przede wszystkim poprzez działania ochrony czynnej polegające na usuwaniu obcych gatunków inwazyjnych: dębu czerwonego *Quercus rubra* i czeremchy późnej (amerykańskiej) *Padus serotina* robinii akacjowej *Robinia pseudoacacia* z warstwy podszytu i/lub drzewostanu.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, jego skalę, a także położenie w odległości 1,2 km w linii prostej od granicy obszaru Natura 2000 Grądy nad Lindą PLH100022 nie wpłynie ono negatywnie na osiągnięcie planowanych celów działań ochronnych. Nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których wyznaczono dany obszar Natura 2000, oraz nie pogorszy integralności obszaru Natura 2000 i jego powiązania z innymi obszarami.

Z przeprowadzonej oceny realizacji przedsięwzięcia na środowisko wynika, że inwestycja nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko, czyli takiego, które uniemożliwiłoby realizację planowanej inwestycji bądź spowodowałoby konieczność zastosowania działań kompensujących. Jak w przypadku każdego rodzaju inwestycji drogowej, zidentyfikowano szereg negatywnych oddziaływań, które jednak wystąpią głównie na etapie realizacji inwestycji i są związane m.in. z zajęciem terenu pod prace budowlane. Zastosowanie zaproponowanych działań minimalizujących, w wystarczającym stopniu umożliwi minimalizację tych oddziaływań, a żadne określone prawem standardy środowiska nie zostaną przekroczone.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Niniejsza decyzja nie zwalnia od konieczności uzyskania odrębnego zezwolenia na odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.), wydawanego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska, w przypadku, gdy realizacja prac wiąże się z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, grzybów i zwierząt, podlegających ochronie gatunkowej.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymuje:

1. Strony postępowania – zawiadomienie w trybie art. 49 k.p.a.

Do wiadomości

1. Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie

sprawę prowadzi: Zuzanna Żłobicka, tel. (42) 665 03 81



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 4/2022 z 31 stycznia 2022 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę węzła Emilia w zakresie umożliwiającym połączenie DK91 z A2 i S14. Celem inwestycji jest budowa, na zaprojektowanej łącznicy między S14 i A2 ronda z włączeniem do niego istniejącej łącznicy z DK91.

Inwestycja zaczyna się od strony północnej w obszarze SPO usytuowanym w węźle autostradowym Emilia (typu trąbka) oraz łącznic L06P oraz L07L w km ok. 1+900 zaprojektowanej drogi ekspresowej S14 i kończy w km ok. 3+300 drogi S14 w pobliżu przejścia górnego dla zwierząt PGD-5 oraz od strony wschodniej w obszarze włączenia do istniejącego łącznika drogi DK91 z autostradą A2 i S14.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa łódzkiego, w powiecie zgierskim, w gminie Zgierz.

Inwestycja zostanie wykonana w dwóch etapach:

- etap realizowany do 2023 r. – wykonane zostaną wszystkie elementy węzła wraz z rondem poza łącznicami L07L i L06P,
- etap docelowy do 2033 r. – wybudowane zostaną łącznice L07L i L06P.

Zakres prac w etapie realizowanym obejmuje:

- budowę elementów węzła „Emilia” w km 2+141 drogi S14, w zakresie łącznic typu P1, P2, i P3, które umożliwią pełną obsługę autostrady A2 z drogą ekspresową S14 oraz istniejącą drogą krajową DK91,
- budowę skrzyżowania drogowego w formie dwupasowego ronda,
- budowę odcinków pasów technologicznych,
- budowę systemu odwodnienia terenu, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizację deszczową, urządzenia podczyszczające, zbiornik retencyjny, przepusty pod drogami/zjazdami,
- budowę urządzeń ochrony środowiska, w tym: ogrodzenia ochronno-naprowadzające, ogrodzenie drogi ekspresowej,
- infrastrukturę dla potrzeb obiektów przy drodze ekspresowej zlokalizowanych w ciągu drogi ekspresowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne,
- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod i nadziemnej, w tym: urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- organizację ruchu i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

- wykonanie elementów Koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem w zakresie zastosowania barier w pasie rozdziału i na poboczu, poszerzenia korpusu pod stanowiska ITS, wykonanie obwodów zasilania,
- rozbiórkę elementów dróg, przepustów i innych elementów,
- nasadzenia nowej zieleni.

Na istniejącym węźle Emila zaprojektowano:

- skrzyżowanie drogowe typu rondo,
- łącznice typu:
 - P1 o przyjętych nazwach: L06P, L07L, L08L,
 - P2 o przyjętych nazwach: L09L,
 - P3 o przyjętych nazwach: L03L.

Skrzyżowanie drogowe typu rondo duże:

- średnica zewnętrzna ronda ok. 100 m,
- średnica wewnętrzna ronda ok. 77 m,
- liczba wlotów na rondo – 3,
- ilość pasów ruchu na rondzie – 2,
- szerokość pasów ruchu – 2 x 4,5 m.

Zaprojektowano duże rondo dwupasowe, na którym wybór kierunku jazdy i pasa ruchu następuje na wlocie skrzyżowania.

Jako dojazdy do ronda zaprojektowano odcinki łącznic o parametrach jak poniżej.

Łącznice typu P1 – jednopasowa, jednokierunkowa:

- prędkość projektowa – $V_p=50$ km/h (i 60 km/h dla łącznicy L06P z kierunku Słowika),
- przekrój drogi – 1x1,
- szerokość pasa ruchu – 5 m,
- szerokość opaski – 0.5 m,
- szerokość pobocza gruntowego – min. 1,3 m,
- odwodnienie – rowy drogowe / kanalizacja deszczowa.

Łącznice typu P2 – dwupasowa, jednokierunkowa:

- prędkość projektowa – $V_p=60$ km/h,
- przekrój drogi – 1 x 2,
- szerokość pasów ruchu – 2 x 3,5 m,
- szerokość opaski – 0,5 m,
- szerokość pobocza gruntowego – min. 1,3 m,
- odwodnienie – rowy drogowe / kanalizacja deszczowa

Łącznice typu P3 – dwupasowa, jednokierunkowa z pasem awaryjnym:

- prędkość projektowa – $V_p=60$ km/h,
- przekrój drogi – 1x2,
- szerokość pasów ruchu – 2 x 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2 m,
- szerokość opasek – 2 x 0,5m,
- szerokość opaski – 0,5 m,
- szerokość pobocza gruntowego – min. 1,3 m,
- odwodnienie – rowy drogowe / kanalizacja deszczowa.

Pomiędzy projektowanymi łącznicami zaprojektowano pasy dzielące o szerokościach w zależności od odcinka: 2,5 m, 4,0 m oraz zmienne w odniesieniu do projektowanych urządzeń i nawiązania do stanu istniejącego. Na wszystkich projektowanych jezdniach za wyjątkiem ronda i dojazdu do SPO zaprojektowano przekrój drogowy (bez krawężników). Szerokość poboczy dostosowana została do urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym do drogowych barier ochronnych.

Na wszystkich drogach w zakresie objętym inwestycją przewidziano zastosowanie nawierzchni bitumicznej SMA11.

Na obszarze węzła Emilia przebiegają odcinki kablowych linii elektroenergetycznych nn-0,4kV. Konieczność wykonania przebudowy kolizji istniejących urządzeń elektroenergetycznych wynika z projektowanego układu drogowego przedmiotowej drogi. Przebudowa będzie wykonana jedynie w niezbędnym zakresie.

W celu zabezpieczenia zwierząt przed wtargnięciem na drogę rozbudowywany węzeł Emilia zostanie na całej długości obustronnie ogrodzony. Zaprojektowano ogrodzenie drogi z siatki stalowej o wysokości 2,40 m powyżej poziomu terenu. Ponadto w ogrodzeniu zaprojektowano bramy o szerokości 3,6 m służące ułatwieniu utrzymania drogi oraz ewentualnej ewakuacji podróżnych z korony drogi.

Oświetlenie dróg objętych zakresem zadania inwestycyjnego zostało zaprojektowane w lokalizacjach zgodnych z wymogami warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

– SOI – węzeł Emilia:

Zaprojektowano montaż opraw oświetleniowych za pomocą wysięgników jednoramiennych na słupach oświetleniowych. Projektowane oprawy będą zasilane z szafki oświetleniowej umieszczonej w km 0+593 łącznicy P3.

– SOII – węzeł Emilia:

Zaprojektowano montaż opraw oświetleniowych za pomocą wysięgników jednoramiennych na słupach oświetleniowych. Projektowane oprawy będą zasilane z szafki oświetleniowej umieszczonej w km 0+143 łącznicy P1.

Na obszarze węzła Emilia, na całej długości drogi wewnątrz jej linii rozgraniczających projektowana jest budowa kanału technologicznego. Kanał technologiczny wykorzystywany będzie do wykonania sieci teletechnicznej służącej do komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów w pasie drogowym. W ramach przebudowy drogi zaprojektowano przebudowę jednej kolizji sieci teletechnicznej (stanowiącej własność GDDKiA) z projektowanym układem drogowym w rejonie SPO Emilia. Konieczność wykonania przebudowy kolizji istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wynika z projektowanego układu drogowego przedmiotowej drogi. Przebudowa będzie wykonana jedynie w niezbędnym zakresie.

Z węzła Emilia odprowadzanie wód opadowych i roztopowych będzie odbywać się za pomocą rowów drogowych, a w miejscach gdzie nie jest to możliwe za pomocą kolektorów kanalizacji deszczowej. W celu zredukowania stężenia zawiesiny ogólnej pierwszym etapem podczyszczania wód opadowych i roztopowych będą osadniki studzienek wpustowych i studzienek rewizyjnych redukujące stężenie zawiesiny mineralnej oraz piaskowniki na rowach drogowych. Dodatkowo zawiesina mineralna będzie zatrzymywana na drodze sedymentacji w projektowanych rowach drogowych i zbiorniku retencyjnym.

Zaprojektowano szczelny zbiornik retencyjny w km 0+200 łącznicy L3, o pojemności 1500 m³ i nachyleniu skarp 1:2.

Przed wylotem do zbiornika retencyjnego wody opadowe i roztopowe spływające z drogi będą podczyszczane w osadniku.

W przeważającej większości zaprojektowano rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 40 cm i 60 cm oraz pochylenie skarp rowów 1:1,5. W zależności od pochylenia podłużnego przewidziano umocnienie dna rowu w zakresach pochylenia od 0% do 3% humusem, od 3% do 10% ściekiem korytkowym i płytami chodnikowymi i od 10% do 15% kamieniem polnym na betonie. Projektowane rowy drogowe znajdują się wzdłuż wszystkich łącznic.

Ponadto w celu odwodnienia pasa dzielącego zaprojektowano drenaż geokompozytowy. Drenaż znajduje się w pasie dzielącym S14 oraz w pasie dzielącym łącznicy L03L.

W śladzie linii rozgraniczającej teren inwestycji S14, nie występuje zieleń do usunięcia, została wycięta na wcześniejszym etapie w ramach przeprowadzonych prac przygotowawczych.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano dodatkowe nasadzenia drzew i krzewów. Projektuje się nasadzenia w dwóch etapach. W pierwszym etapie nasadzenia wzdłuż

projektowanych dróg oraz niską zieleń na terenie ronda. W drugim etapie dodatkową grupę drzew, za szpalerem wzdłuż drogi. W sumie na obszarze objętym opracowaniem zaprojektowano 124 sztuki drzew z gatunków: klon jawor, lipa drobnolistna, lipa srebrzysta klon polny oraz 46 sztuk krzewów z gatunków: głóg jednoszyjkowy, kruszyna pospolita, bez czarny. Zaprojektowana zieleń to głównie rodzime gatunki w większości występujące na obszarze pasa drogowego oraz sąsiednich terenach przyległych.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planowane jest wykonanie w pobliżu przejścia dla zwierząt PGD-5, od km ok. 2+930 do km ok. 3+267 drogi ekspresowej S14 oświetlenia o rozstawie 20 – 25 m ze słupami o wysokości do 6,5 m. Od km 2+930 do km 3+059 zastosowane zostaną oprawy z systemem Backlight control ograniczającym emisję światła w tył oprawy. Na odcinku od km ok. 3+059 do km ok. 3+267 zastosowane zostaną oprawy z wąską optyką, która ogranicza emisję światła w tył oprawy. Odcinek 200 m przed oraz 200 m za przejściem został ujęty jako strefa przejściowa z zmniejszoną mocą opraw oświetleniowych. Pod przejściem dla zwierząt zostaną zastosowane dwa naświetlacze/oprawy tunelowe.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE L 2018.127.2 z 23.05.2018 ze zm.), dalej „RODO” przedstawiam poniższe informacje:

ADMINISTRATOR DANYCH

Administratorem podanych danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi z siedzibą w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź, e-mail: sekretariat.lodz@rdos.gov.pl, tel. 42 665 03 70, adres skrytki ePuap /100598750/SkrytkaESP;

INSPEKTOR OCHRONY DANYCH

Kontakt z inspektorem ochrony danych następuje za pomocą adresu e-mail: iod.lodz@rdos.gov.pl;

CELE, PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA I OBOWIĄZEK PODANIA DANYCH

Podstawą przetwarzania danych osobowych jest wyrażona zgoda, przez okres niezbędny do realizacji wskazanego celu zgodnie z art. 6 ust. 1 a) RODO, wypełnienie obowiązku ustawowego zgodnie z art. 6 ust. 1 c) i e) RODO; Obowiązek podania przez danych jest: wymogiem związanym z realizacją celu na podstawie uzyskanej zgody, wymogiem ustawowym określonym w przepisach prawa. Konsekwencje niepodania określonych danych są uzależnione od podstawy prawnej przetwarzania;

ODBIORCY DANYCH

Dane mogą zostać przekazane innym organom publicznym, o ile: są one upoważnione do tego obowiązującymi przepisami, realizują obowiązek prawny ciążący na administratorze danych osobowych, przetwarzanie jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym, w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi danych osobowych;

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH

Czas, przez jaki będziemy przetwarzać dane osobowe, jest uzależniony od podstawy prawnej stanowiącej legalną przesłankę przetwarzania danych osobowych. Przekazane dane zawsze będą przetwarzane przez okres niezbędny do realizacji celu przetwarzania, w tym również obowiązku archiwizacyjnego wynikającego z przepisów prawa.

PRAWA ODÓB, KTÓRYCH DANE DOTYCZĄ

Każdej osobie, której dane osobowe są przetwarzane przysługują uprawnienia związane z przetwarzaniem danych osobowych: żądanie od administratora dostępu do danych osobowych, żądanie od administratora sprostowania danych osobowych, żądanie od administratora usunięcia danych osobowych, dla przypadków określony w art. 17 RODO, żądanie od administratora ograniczenia przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określonych w art. 18 RODO, wniesienie sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określony w art. 21 RODO, wniesienie skargi do organu nadzorczego – do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;

OPERACJE NA DANYCH

Dane osobowe, osoby której dotyczą, nie będą przekazywane do państw trzecich i nie będą poddawane profilowaniu.