



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 22 czerwca 2021 r.

WOOŚ.420.6.2020.JCh.24

DECYZJA Nr 9/2021

z 22 czerwca 2021 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), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, a także art. 84 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 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. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku z 11 marca 2020 r., (uzupełnionego przy pismach z 13 marca, 9 kwietnia, 20 maja i 14 lipca 2020 r.,) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział Łódź, działającej przez pełnomocnika o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *„Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu”*, a także uwzględniając opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z 21 kwietnia 2021 r., znak: WA.RZŚ.435.1.130.2021.BW orzekam w następujący sposób:

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. *„Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu”*.**
- II. Korzystając z uprawnień wskazanych w art. 84 ust. 1a ustawy ooś określam 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:**
 1. Na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczyć czas pracy do pory dziennej (6:00 – 22:00) w miejscach, gdzie odległość prowadzonych prac do najbliższej zabudowy chronionej akustycznie wynosi do 300 m. Zalecenie nie dotyczy prac wymagających ciągłości technologicznej.
 2. Roboty ziemne w pasie drogowym poprzedzić usunięciem warstwy próchniczej i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania w procesie niwelacji terenów po zakończeniu prac

lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty. Należy do minimum ograniczyć zasięg wymiany gruntów oraz w jak największym stopniu zagospodarować masy ziemne na terenie inwestycji.

3. Paliwa i smary składować na utwardzonym i nieprzepuszczalnym podłożu np. w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach pod zadaszoną wiatą. Ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do utylizacji.
4. Do czasu zakończenia budowy obszary przeznaczone pod terenowe stacje obsługi sprzętu (konserwacja maszyn uzupełnianie paliwa), należy wyścielić materiałami izolacyjnymi. W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te należy niezwłocznie zebrać i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwianiem lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania.
5. Materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy składować w wydzielonych miejscach, w miarę możliwości na utwardzonym terenie, a materiały niebezpieczne miejscach zabezpieczonych przed wpływem czynników atmosferycznych.
6. Magazynować materiały budowlane mogące być źródłem emisji pyłów w opakowaniach fabrycznych, a pyliste materiały sypkie w miejscach osłoniętych przed wiatrem i zabezpieczonych przed ich rozwiewaniem.
7. Systematycznie porządkować oraz zraszać wodą plac budowy.
8. Czyścić pojazdy opuszczające teren budowy w celu ochrony dróg publicznych.
9. Wykonawca prac budowlanych ma posiadać środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujące możliwość skażenia gruntu.
10. Zaplecze budowy zlokalizować poza:
 - obszarami chronionymi akustycznie: w odległości mniejszej niż 300 m od obszarów chronionych akustycznie,
 - terenami w pobliżu cieków: odległości mniejszej niż 200 m od cieków wskazanych w poniższej tabeli:

Kilometraż [km]	Nazwa cieku
ok. 366+625	Mrożyca
ok. 373+400	Mroga
ok. 386+800	Bobrówka
ok. 390+175	Uchanka
ok. 394+300	Pisia – Zwierzyniec
ok. 396+175	Skierniewka
ok. 407+000	Rawka

- terenami cennymi przyrodniczo chronionymi prawnie - w pasie drogowym jak i poza pasem drogowym w obrębie doliny rzeki Rawki (rezerwat przyrody Rawka i Obszar Natura 2000 Dolina Rawki) km 406+700 – 407+300,
- terenami w rejonie stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt lub grzybów oraz chronionych siedlisk przyrodniczych – dotyczy terenów znajdujących się poza pasem drogowym (dopuszcza się zajęcie stanowiska poza pasem drogowym wyłącznie w przypadku, gdy na danym odcinku drogi brak dogodniejszego pod względem środowiskowym miejsca na zaplecze budowy i nie ma możliwości uniknięcia zajęcia siedliska gatunku chronionego w związku z organizacją zaplecza budowy, w takim przypadku należy uprzednio uzyskać zezwolenie właściwego organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych i działania prowadzić zgodnie z warunkami określonymi w tym zezwoleniu).

11. W przypadku zamiaru lokalizacji zaplecza budowy w rejonie wzmożonego występowania płazów teren zaplecza budowy należy objąć nadzorem przyrodniczym i teren ten należy wygrodzić tymczasowym płotkiem herpetologicznym o wysokości co najmniej 0,5 m, pełnym lub o oczkach nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm, z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią oraz z odgięciem na zewnątrz górnej krawędzi w formie daszku, zakończenia wygrodzeń powinny być u-kształtne w formie zawrotki dla płazów (rejon wzmożonego występowania płazów to co najmniej: km: ok. 373+200 – 373+700, ok. 380+700 – 381+700, ok. 386+500 – 388+100, ok. 390+200, ok. 396+000 – 396+500, ok. 406+500 – 407+600).
12. W fazie realizacji przedmiotowej inwestycji nie należy lokalizować baz i zapleczy budowy w rejonie cmentarza w km ok. 404+480 istniejącej autostrady A2 oraz kapliczki w km ok. 388+430, ujętej w gminnej ewidencji zabytków. Dodatkowo na czas prowadzenia prac budowlanych zaleca się ogrodzenie cmentarza (np. oznakowanie terenu taśmą), tak aby nie dopuścić do dewastacji jego terenu. W przypadku zaistnienia zagrożenia zanieczyszczenia lub uszkodzenia obszaru cmentarza (pomimo zastosowanego ogrodzenia), na czas budowy należy rozważyć zastosowanie tymczasowego ekranu ochronnego.
13. Zaplecze budowy, park maszyn oraz tymczasowe magazyny surowców, odpadów i substancji chemicznych lokalizować na utwardzonej powierzchni, poza terenami o wysokiej przepuszczalności, oraz z dala od cieków i terenów zagrożenia powodziowego.
14. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
15. Unikać stosowania nadmiernego oświetlenia placu budowy, w przypadku stosowania oświetlenia należy wykorzystać oświetlenie LED w celu ograniczenia przywabiania zwierząt, głównie bezkręgowców.
16. Prace w rejonie rzek prowadzić w taki sposób, by nie dochodziło do zanieczyszczenia wód, w tym celu należy stosować zabezpieczenia koryt (np. poprzez siatki, pomosty itp.) przed wpadaniem materiałów budowlanych, materiałów z rozbiórek, kruszyw, odpadów i in.
17. Prace w obrębie cieków/rowów należy ograniczyć do niezbędnego minimum (w rejonie przejść zespolonych z ciekim/rowem w km ok. 376+660, 399+520, 404+630, 404+980, 405+780, 407+000, 409+470 – prace ograniczają się do podwyższenia skarpy rowu, bez ingerencji w przejście). Aby ograniczyć ewentualne możliwe oddziaływania jakie mogą wystąpić w związku z prowadzonymi pracami o charakterze utrzymaniowym w obrębie cieków i rowów, należy podjąć następujące działania:
 - zakres ingerencji w ciek/rów ograniczyć do minimum, a same prace mają trwać możliwie krótko;
 - w przypadku konieczności naprawy uszkodzonych umocnień, naprawę wykonać z materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych;
 - roboty budowlane prowadzić w sposób nie powodujący zmiany lub ograniczenia wielkości przepływu w cieku/rowie;
 - ze względu na ryzyko występowania zwierząt w obrębie cieków/rowów, wszelkie prace w ich obrębie powinno się prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, po ewentualnym odłowieniu i przeniesieniu zwierząt w bezpieczne miejsce właściwe siedliskowo dla danego gatunku.
18. Na etapie budowy należy zapewnić nadzór inwestorski przyrodniczy, w ramach którego należy m.in. dokonywać kontroli placu budowy, zwłaszcza wykopów na okoliczność wystąpienia zwierząt, kontroli prowadzenia prac w obrębie cieków/rowów, kontroli prowadzenia prac w miejscach wzmożonej aktywności płazów (co najmniej km: ok. 373+200 – 373+700,

ok. 380+700 – 381+700, ok. 386+500 – 388+100, ok. 390+200, ok. 396+000 – 396+500, ok. 406+500 – 407+600), dokonywać kontroli na obecność chronionych gatunków w obrębie drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, kontroli miejsc potencjalnego uwięzienia zwierząt na placu budowy, kontroli lokalizacji zapleczy budowy uwzględniając m.in. lokalizację stanowisk chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych, przenosić lub dokonywać kontroli przenoszenia zwierząt z terenu prowadzonych prac w bezpieczne miejsce właściwe siedliskowo dla danego gatunku. W ramach nadzoru przyrodniczego należy kontrolować prace pod kątem zgodności z warunkami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przepisami z zakresu ochrony przyrody. Czynności prowadzone w ramach ww. nadzoru powinny być dokumentowane (sporządzanie protokołów zawierających opis stanu, zidentyfikowane zagrożenia oraz zalecenia minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze). Częstotliwość kontroli winna być dobrana w zależności od rodzaju, lokalizacji, intensywności i terminu prowadzonych prac.

19. W przypadku prowadzenia prac ziemnych należy dokonywać kontroli wykopów na okoliczność występowania w ich obrębie zwierząt. Przed ingerencją w zasiedlone przez zwierzęta wykopy należy dokładnie skontrolować ich dno i skarpy, umożliwić swobodne opuszczenie wykopu przez zwierzęta lub przenieść osobniki (pod nadzorem przyrodniczym) w bezpieczne miejsce poza teren prowadzonych prac, w miejsce właściwe siedliskowo dla danego gatunku.
20. Na etapie budowy należy zapewnić stałą drożność i dostępność przepustów i innych korytarzy ekologicznych pełniących funkcję przejść dla zwierząt, zwłaszcza w okresie migracji wiosennych, dyspersji polęgowej i migracji jesiennych.
21. Przedsięwzięcie zrealizować bez ingerencji w przejścia dla zwierząt powodujących pogorszenie drożności przejścia, utworzenie nowych barier dla zwierząt i pogorszenie warunków migracji zwierząt. Przedsięwzięcie nie wiąże się z ingerencją w przejścia dla zwierząt (obiekty pozostają bez zmian), oprócz grupy przepustów w km ok. 387+870, gdzie dopuszcza się prace w strefie dojsć do przejść (zakres prac na dojściu do przejść to m.in. korekta pasa technologicznego). Dopuszcza się także inne zmiany w obrębie przejść dla zwierząt, ale wyłącznie takie, które nie pogorszą warunków lub spowodują poprawę warunków migracji zwierząt, np. dosadzenie drzew i krzewów pełniących funkcję naprowadzającą na przejście, dowiązanie ogrodzeń ochronno-naprowadzających na światło przejścia, dowiązanie półek migracyjnych do otaczającego terenu.
22. W przypadku konieczności wycinki drzew lub krzewów (w ramach przedsięwzięcia dopuszcza się wycinkę młodych samosiejek, które mogą spontanicznie pojawić się na terenie przyszłych prac), prace wycinkowe prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków trwającym od 1 marca do 15 października włącznie, lub w innym terminie, jednakże planowaną wycinkę należy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzew i krzewów. W przypadku czynnych gniazd należy wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub po uzyskaniu stosownej derogacji od organu ochrony przyrody. W przypadku ryzyka płoszenia zwierząt gatunków chronionych na skutek prac wycinkowych w sezonie lęgowym (niezależnie od wykluczenia lęgów na terenie) oraz w przypadku zasiedlenia zadrzewienia przez gatunki chronione, należy uzyskać zezwolenie na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków podlegających ochronie.
23. W trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
24. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.

25. W trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia stosować przenośne sanitariaty dla pracowników budowlanych (zbiorniki bezodpływowe); zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
26. W fazie budowy odpady niebezpieczne czasowo magazynować w szczelnych, zamykanych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie chemiczne magazynowanych odpadów niebezpiecznych, na szczelnym podłożu w magazynie odpadów niebezpiecznych (wydzielony kontener).
27. W fazie budowy odpady inne niż niebezpieczne czasowo magazynować w magazynie odpadów innych niż niebezpieczne, na utwardzonym podłożu, w zamykanych pojemnikach/kontenerach lub selektywnie na wydzielonym oznakowanym stanowisku.
28. W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania gruntu na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, wody z odwodnienia zagospodarować zgodnie z warunkami zgody wodnoprawnej.
29. Prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
30. Prace prowadzone w obrębie cieków i rowów prowadzić w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód płynących.
31. Powstające na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji i zaplecza odprowadzać powierzchniowo do gruntu bez szkód dla działek sąsiednich; zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe substancjami mineralnymi z terenu zaplecza odprowadzać po oczyszczeniu w osadniku zawieszin mineralnych; zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi strącać odpowiednimi sorbentami.
32. Powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z nowego pasa jezdni odprowadzać powierzchniowo do istniejących rowów drogowych lub przy pomocy wpustów lub ścieków; w miejscach obiektów inżynieryjnych za pomocą kanalizacji deszczowej.
33. Podczyszczone wody opadowe i roztopowe z rowów drogowych odprowadzać do istniejących zbiorników retencyjnych lub bezpośrednio do odbiorników naturalnych.
34. Odprowadzane do środowiska wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji nie mogą przekraczać parametrów określonych w obowiązujących przepisach prawa odnośnie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych.
35. Pojemność rowów odpowiednio dostosować do wielkości powierzchni utwardzonej poprzez poszerzenie dna lub podwyższenie przeciwnkarpy.
36. Prowadzić regularne przeglądy i konserwacje całego systemu odwadniającego, zapewniające jego prawidłowe i sprawne działanie.
37. Istniejące ekrany akustyczne, które straciły swoją pierwotną funkcję i nie chronią terenów podlegających ochronie akustycznej (np. z powodu braku istnienia już terenów chronionych akustycznie, które miały pierwotnie chronić), jeśli zaistnieje taka potrzeba, mogą zostać przeniesione, w całości lub w części, w inną lokalizację, która wymaga ochrony przed oddziaływaniem akustycznym. Powyższe dotyczy ekranów akustycznych EA1, EA2, EA26, EA27, EA28, EA34, EA38, EB57 i EB26.

III. Korzystając z uprawnień wskazanych w art. 84 ust. 1a ustawy ooś określam 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, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10.

1. Zaprojektować przebudowę kanalizacji deszczowej obejmującą:
 - a) przed zbiornikiem ZE-2, km 366+310 strona prawa:
 - likwidację urządzeń oczyszczających (osadnik wirowy - 2 studnie DN2500+DN1500) wraz z kanałem kd500 i wlotem do zbiornika,
 - budowę urządzeń oczyszczających - osadnika wirowego - 2 studnie DN3000+DN2000 wraz z kanałem kd500 i wlotem do zbiornika,
 - b) przed zbiornikiem ZE-10A p.poż., km 374+035 strona prawa:
 - likwidację kanału kd300,
 - budowę kanału Ø400 wraz z wlotem do zbiornika
 - c) przed zbiornikiem ZB-28, km 395+520 strona lewa:
 - likwidację kanału kd500,
 - budowę kanału Ø600 wraz z wlotem do zbiornika,
 - d) przed zbiornikiem ZB-49, km 407+730 strona lewa:
 - likwidację kanału kd600,
 - budowę kanału Ø800 wraz z wlotem do zbiornika.
2. Zaprojektować ekrany akustyczne o poniższych parametrach:

Nr	Kilometraż A2		Strona drogi	Długość min. [m]	Wysokość min. [m]	Typ ekranu
	Początek	Koniec				
EN1	401+000	401+600	P	600	5	nieprzeźroczysty
EN2	374+900	375+200	S*	300	6	nieprzeźroczysty
EN3	400+400	400+800	S*	400	6	nieprzeźroczysty
EN4	385+700	385+940	P	240	6	nieprzeźroczysty
	385+940	385+975	P	35	4,5	nieprzeźroczysty
EN5	401+200	401+400	S*	200	4,5	nieprzeźroczysty
EN6	404+800	405+000	S*	200	4,5	nieprzeźroczysty

S* - ekran w środku pasa rozdziału

3. Zaprojektować modyfikację parametrów istniejących ekranów akustycznych do przedstawionych w poniższej tabeli

Nazwa ekranu	Rodzaj ekranu	Strona drogi	Kilometraż początku modyfikacji ekranu akustycznego	Kilometraż końca modyfikacji ekranu akustycznego	Wysokość min. [m]
Odcinek A					
EA30	pochłaniający	P	372+750	373+500	6
			373+500	373+895	8
			373+895	374+065	6
EA37	pochłaniający	P	377+560	378+160	8
EA43	pochłaniający	P	383+455	384+195	8
EA52	pochłaniający	P	385+975	386+300	8
			386+300	387+250	6
EA53	pochłaniający	P	387+940	388+300	6
			388+300	388+540	8
EA57	pochłaniający	P	390+850	391+380	8
EA59	pochłaniający	P	393+944	394+500	8
EA5	pochłaniający	L	374+095	374+400	6
			374+400	375+115	8
EA20	pochłaniający	L	385+970	386+400	8
			386+400	387+350	7

Nazwa ekranu	Rodzaj ekranu	Strona drogi	Kilometraż początku modyfikacji ekranu akustycznego	Kilometraż końca modyfikacji ekranu akustycznego	Wysokość min. [m]
EA21	pochłaniający	L	387+940	388+300	6
			388+300	388+540	8
EA23	pochłaniający	L	391+020	391+150	7
			391+150	391+400	8
EA24	pochłaniający	L	391+400	391+420	4,5
			391+420-	391+690	6
Odcinek B					
EB54	pochłaniający	P	396+450	396+612	8
EB54	odbijający	P	396+612	396+647	8
EB54	pochłaniający	P	396+647	396+865	8
EB61	pochłaniający	P	404+740	405+085	8
EB63	pochłaniający	P	407+653	408+036	7
			408+036	408+060	4,5
EB26	pochłaniający	L	400+310	400+860	8
EB31	pochłaniający	L	407+555	408+000	5
			408+000	408+053	4,5
EB32	pochłaniający	L	410+385	410+689	6
Oznaczenia: EA – zamontowany ekran na odcinku A EB – zamontowany ekran na odcinku B					

4. Powyższe ekrany powinny charakteryzować się minimalnymi wartościami jednolitego wskaźnika oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych DLR (zgodnie z normą PN-EN 1793-2 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 2: Właściwa charakterystyka izolacyjności od dźwięków powietrznych). Wskazuje się, aby elementy projektowanych ekranów akustycznych wykonane były z materiałów charakteryzujących się następującymi wskaźnikami: elementy płytowe – charakteryzujące się klasą izolacyjności od dźwięków powietrznych B3 i $D_{LR} > 24$ dB.
5. Ekrany wykonane powinny charakteryzować się minimalnymi wartościami jednolitego wskaźnika właściwości pochłaniania $DL\alpha$ (zgodnie z normą PN-EN 1793-1 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych – Część 1: Właściwa charakterystyka pochłaniania dźwięku). Wskazuje się, aby elementy projektowanych ekranów akustycznych wykonane były z materiałów charakteryzujących się następującymi wskaźnikami: elementy płytowe pochłaniające – charakteryzujące się klasą właściwości pochłaniających A4 i $D_{L\alpha} > 11$ dB.
6. Wykonać korekty/uzupełnienia ogrodzenia autostrady A2 na przedmiotowym odcinku do parametrów przedstawionych poniżej:
 - a) siatka metalowa - wysokość minimalna ogrodzenia powinna wynosić 240 cm; dopuszcza się rezygnację z ogrodzenia w miejscu występowania ekranów akustycznych, jeśli zachowana będzie szczelność ekranu na łączeniach i przy powierzchni terenu; siatka powinna być zakopana pod powierzchnią ziemi na głębokość min. 30 cm w celu stabilizacji jej dolnej krawędzi oraz uniemożliwienia jej podkopywania; ponadto powinna posiadać zmienną wielkość oczek w zależności od wysokości; do wysokości ok. 100 cm oczka wielkości 5 cm x 15 cm, wyżej do wysokości 150 cm oczka o wysokości 15 cm x 15 cm i ponad tą wysokością oczka 15 cm x 20 cm; ogrodzenie powinno być wykonane z siatki metalowej plecionej/zawlekanej, na całej długości zintegrowane z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym.
 - b) ogrodzenie ochronno-naprowadzające obustronne na całej długości A2 (zintegrowane z ogrodzeniem głównym lub wolnostojące, np. w rejonie przejść dla zwierząt w celu

naprowadzenia na przejście; w przypadku zbiorników na wody opadowe należy zrezygnować z ich wygrodenia ww. ogrodzeniem od strony zewnętrznej, a ogrodzenie ochronno-naprowadzające należy poprowadzić między zbiornikiem a jezdniami jako ogrodzenie wolnostojące lub zintegrowane z ogrodzeniem głównym lub ogrodzeniem zbiornika) – powinno być wykonane z siatki metalowej plecionej ocynkowanej o oczkach o średnicy $\leq 0,5$ cm i wysokości co najmniej 60 cm w części nadziemnej, trwale powiązanej z ogrodzeniem, powiększonej o przewieszkę (skierowaną na zewnątrz) co najmniej 10 cm oraz część zakopaną pod poziomem terenu na głębokość co najmniej 30 cm; ogrodzenia ochronno-naprowadzające muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem dolnych przejść dla zwierząt, a w miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad czołem przepustu (w sposób wykluczający naprowadzenie zwierząt ponad czołem przepustu);

- c) bramy i furteki powinny mieć wysokość odpowiadającą ogrodzeniom; do bram i furtek należy przymocować siatkę metalową, ocynkowaną o wysokości części nadziemnej co najmniej 60 cm, o oczkach o średnicy $\leq 0,5$ cm, z przewieszką (skierowaną na zewnątrz) co najmniej 10 cm; strefy „ruchome” wokół bram i furtek powinny być uszczelnione gumowymi nakładkami.

IV. Korzystając z uprawnień wskazanych w art. 84 ust. 1a ustawy o oś wskazuje na konieczność wykonania monitoringu hałasu w terminie nie krótszym niż 6 miesięcy od oddania przedmiotowego przedsięwzięcia do użytkowania i przedłożenia go Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Marszałkowi Województwa Łódzkiego w terminie do 12 miesięcy od oddania przedmiotowego przedsięwzięcia do użytkowania:

1. Zakres monitoringu powinien obejmować jednokrotne pomiary hałasu, w punktach zlokalizowanych na terenach chronionych akustycznie wskazanych poniżej, które pozwolą m.in. na porównanie ustaleń zawartych w KIP i jej uzupełnieniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko.
2. Przed przeprowadzeniem pomiaru uzyskać tzw. klasyfikację akustyczną od właściwej względem lokalizacji pomiarów jednostki samorządu terytorialnego, w której wskazane będzie czy ww. tereny stanowią w dalszym ciągu teren chroniony akustycznie.
3. Pomiary należy przeprowadzić dla pory nocy na terenach chronionych akustycznie we wskazanych poniżej punktach:

Numer receptora z KIP	Kondygnacja dla której należy wykonać pomiar	Orientacyjna lokalizacja	Strona drogi	Gmina
53 lub 54	1. piętro	km ok. 391+300	lewa	Łyszkowice
58	2. piętro	km ok. 394+300	lewa	Łyszkowice
61	1. piętro	km ok. 396+000	lewa	Nieborów
63	1. piętro	km ok. 396+600	lewa	Nieborów
66	1. piętro	km ok. 400+500	lewa	Nieborów
69	1. piętro	km ok. 404+200	lewa	Bolimów
70	1. piętro	km ok. 404+800	lewa	Bolimów
72	parter	km ok. 406+400	lewa	Bolimów
73	1. piętro	km ok. 407+900	lewa	Bolimów
74	1. piętro	km ok. 410+600	lewa	Bolimów
129	1. piętro	km ok. 388+500	prawa	Łyszkowice

154	1. piętro	km ok. 396+600	prawa	Nieborów
156	1. piętro	km ok. 396+600	prawa	Nieborów
164	1. piętro	km ok. 404+900	prawa	Bolimów

Podkreślenia wymaga, że dla ww. lokalizacji należy zastosować wyłącznie metodę ciągłej rejestracji hałasu w porze nocy trwających co najmniej 7 godzin danej nocy (przerwy w rejestracji hałasu, nie mogą być łącznie dłuższe niż 1 godzina) wykonywanych w terenie.

4. Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą.

V. Integralną częścią niniejszej decyzji jest załącznik nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

11 marca 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej w skrócie RDOŚ w Łodzi) wpłynął wniosek z 11 marca 2020 r., (uzupełniony przy pismach z 13 marca, 9 kwietnia, 20 maja i 14 lipca 2020 r.,) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział Łódź, działającej przez pełnomocnika, zwanego dalej wnioskodawcą, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *„Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu”*, zwanego dalej przedmiotowym przedsięwzięciem, do którego załączono m.in. kartę informacyjną przedmiotowego przedsięwzięcia. 14 kwietnia 2020 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła od wnioskodawcy karta informacyjna przedsięwzięcia, zwana dalej KIP, zastępująca w całości złożoną pierwotnie przy ww. wniosku z 11 marca 2020 r., kartę informacyjną dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w całości zlokalizowane będzie na terenie województwa łódzkiego a jego przedmiotem jest rozbudowa autostrady A2 - Autostrada Wolności na odcinku od km ok. 365+261 do km ok. 411+466 (od węzła Łódź Północ (bez węzła) do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego). Długość odcinka podlegającego analizie wynosi ok. 46,2 km. Analizowany odcinek zlokalizowany jest na terenie województwa łódzkiego. Przebiega on przez:

- Powiat Zgierski (gmina Stryków);
- Powiat Brzeziński (gmina Dmosin);
- Powiat Łowicki (gmina Łyszkowice i gmina Nieborów);
- Powiat Skierniewicki (gmina Bolimów).

Odcinek autostrady A2 Łódź (węzeł „Łódź Północ” na przecięciu autostrad A1 i A2) – Warszawa (węzeł „Konotopa”) stanowi fragment połączenia aglomeracji warszawskiej z zachodnimi częściami Polski oraz Europy, stanowiąc jednocześnie fragment transeuropejskiego korytarza wschód – zachód (droga międzynarodowa nr E30).

Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określonych w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest RDOŚ w Łodzi.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 oraz art. 6a i art. 78 ust 1 pkt 2 ustawy o oś organami opiniującymi w przedmiotowym postępowaniu są: Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie na trasie swojego przebiegu (ok 46,2 km) graniczyć będzie z wieloma nieruchomościami. W związku z powyższym liczba stron w postępowaniu o wydanie ww. decyzji przekracza 10. W przedmiotowym przypadku zastosowanie, ma art. 74 ust. 3 ustawy o oś: „*Jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub innego postępowania dotyczącego tej decyzji przekracza 10, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego*”.

11 sierpnia 2020 r. RDOŚ w Łodzi wszczął postępowanie dotyczące wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jednocześnie informując o tym strony postępowania na podstawie art. 49 w związku z art. 61 § 4 k.p.a. oraz art. 74 ust. 3 ustawy o oś pismem przewodnim znak: WOOS.420.6.2020.JCh.7 poprzez obwieszczenie znak: WOOS.420.6.2020.JCh.6 z 11 sierpnia 2020 r.

Wskazane powyżej obwieszczenie zostało wysłane do: Urzędu Gminy w Bolimowie, Urzędu Gminy Dmosin, Urzędu Gminy Głowno, Urzędu Gminy Łyszkowice, Urzędu Gminy Nieborów, Urzędu Miejskiego w Strykowie oraz Urzędu Gminy w Wiskitkach. Obwieszczenie znak: WOOS.420.6.2020.JCh.6, zamieszczono również na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Podczas dalszego trwania postępowania wyjaśniającego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, RDOŚ w Łodzi czterokrotnie zawiadamiał strony postępowania zgodnie z art. 36 k.p.a. o niedotrzymaniu terminu na wydanie ww. decyzji, wskazując za każdym razem nowy szacowany termin załatwienia sprawy i ustalając go ostatecznie na 30 czerwca 2021 r. Powyższe zawiadomienia zostały obwieszczone w sposób opisany wcześniej.

Po przeanalizowaniu dokumentacji, w tym w szczególności KIP, pod względem zawartych w niej informacji, RDOŚ w Łodzi uznał, że nie wyjaśniono w niej wszystkich niezbędnych informacji potrzebnych do stwierdzenia, czy dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. Biorąc pod uwagę powyższe, RDOŚ w Łodzi pismem z 4 września 2020 r., znak: WOOS.420.6.2020.JCh.9, zwrócił się do wnioskodawcy o uzupełnienie braków merytorycznych głównie w zakresie środowiska przyrodniczego, gospodarki wodno-ściekowej i oddziaływania akustycznego. W odpowiedzi na powyższe wezwanie RDOŚ w Łodzi, wnioskodawca przy piśmie z 20 listopada 2020 r. przedstawił aneks do KIP, który po analizie nie został uznany przez RDOŚ w Łodzi za kompletny i wystarczający. W toku dalszego postępowania wyjaśniającego RDOŚ w Łodzi jeszcze dwukrotnie zwrócił się do wnioskodawcy o uzupełnienie braków merytorycznych, na które to wezwania wnioskodawca przedstawił aneksy nr 2 i 3 do KIP odpowiednio przy pismach z 26 lutego i 31 marca 2021 r.

16 września 2020 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Gminy Bolimów znak: GRP.6220.4.2020 przedstawiające do przedmiotowego przedsięwzięcia, uwagi i wnioski o:

- 1) dokonanie korekty danych wyjściowych do przeprowadzenia analizy hałasu dla przebudowywanego odcinka drogi, w zakresie przyjętej prędkości rzeczywistej pojazdów, prognozy ruchu, stanu technicznego nawierzchni, przeszkód konstrukcyjnych zlokalizowanych w pasie jezdni (np. szczeliny dylatacyjne na moście nad rzeką Chelmną) oraz wykonanie propagacji hałasu z uwzględnieniem wzmocnienia fali hałasu spowodowanego odbiciem fali od ekranu akustycznego. Dodatkowo zdaniem autora pisma należy uwzględnić wzmocnienie prorogacji dźwięku poprzez jeden z najdłuższych mostów na A2 oraz zbiornika wodnego w miejscowości Joachimów – Mogiły;

- 2) uzupełnienie ekranów akustycznych (pochłaniających) na odcinku od km 407+000 do km 407+600, od km 408+600 do km 409+100, oraz od km. 410+900 (łącznie ze zjazdem na MOP) do granicy województwa łódzkiego,
- 3) wykonanie inwestycji w zakresie konstrukcji drogi z zastosowaniem proponowanego wariantu I - wykonanie warstwy ścieralnej (cichej) SMA 11 gr 4 cm.

Pismem z 13 października 2020 r., znak: WOOS.420.6.2020.JCh.12 RDOŚ w Łodzi poinformował Gminę Bolimów, reprezentowaną przez Wójta Gminy, że jest ona stroną przedmiotowego postępowania. Odnosząc się do przedstawionych w ww. piśmie uwag, RDOŚ w Łodzi poprosił o przesłanie wyników pomiarów, lub innego opracowania, jeśli takim Gmina Bolimów dysponuje, które uzasadniałoby konieczność wybudowania dodatkowych ekranów akustycznych, których lokalizację wskazano w ww. piśmie. RDOŚ w Łodzi zwrócił również uwagę, że część terenów położonych w obrębie Wola Szydłowiecka, zlokalizowana jest w zasięgu mazowieckiego odcinka autostrady A2, którego to niniejsze postępowanie nie dotyczy. 27 października 2020 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Gminy Bolimów znak: GRP.6220.4..1.2020, w którym poinformowano m.in., że Gmina Bolimów nie zlecała dodatkowych badań hałasu w zasięgu oddziaływania autostrady A2, jednak wskazała, że zasadne byłoby dopuszczenie dowodów uzupełniających w formie pomiarów, ale dokonanych już w toku wszczętego postępowania. Pismem z 4 listopada 2020 r., znak: WOOS.420.6.2020.JCh.16 RDOŚ w Łodzi poinformował Gminę Bolimów, że ewentualne przesłane wyniki pomiarów, lub inne opracowanie (wykonane przez podmiot posiadający stosowną akredytację PCA), zostaną dopuszczone jako kolejne dowody w toczącym się postępowaniu dla ww. przedsięwzięcia. Do dnia wydania niniejszej decyzji nie wpłynął do RDOŚ w Łodzi, żaden materiał dowodowy przedstawiający obliczenia oddziaływania akustycznego lub wyniki pomiarów w terenie podważające w wątpliwość ustalenia zawarte w KIP i jej aneksach. Jak wskazuje się w orzecznictwie (Wyrok NSA z 6.02.2018 r., II OSK 1048/16.), tu cyt. „szacowanie wielkości emisji [...] może być kwestionowane w *kontr* raporcie lub innym specjalistycznym opracowaniu dotyczącym danego przedsięwzięcia”.

23 września i 1 października 2020 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęły pisma z 16 i 28 września 2020 r., w którym ich autorzy wniesli o uznanie ich za strony przedmiotowego postępowania oraz przedstawili do przedmiotowego przedsięwzięcia, te same uwagi i wnioski o:

- 1) dokonanie korekty danych wyjściowych do przeprowadzenia analizy hałasu dla przebudowywanego odcinka drogi, w zakresie przyjętej prędkości rzeczywistej pojazdów, prognozy ruchu, stanu technicznego nawierzchni, przeszkód konstrukcyjnych zlokalizowanych w pasie jezdni (np. szczeliny dylatacyjne na moście nad rzeką Chełmna) oraz wykonanie propagacji hałasu z uwzględnieniem wzmocnienia fali hałasu spowodowanego odbiciem fali od ekranu akustycznego usytuowanego w km 410+800 do granicy województwa ,
- 2) uzupełnienie ekranów akustycznych (pochłaniających) na odcinku od km. 410+900 (łącznie ze zjazdem na MOP) do granicy województwa łódzkiego,
- 3) wykonanie inwestycji w zakresie konstrukcji drogi z zastosowaniem proponowanego wariantu I - wykonanie warstwy ścieralnej (cichej) SMA 11 gr. 4 cm,
- 4) wykonanie analizy porealizacyjnej z uwzględnieniem punktu pomiarowego zlokalizowanego na poddaszu mieszkalnym budynku mieszkalnego zlokalizowanego pod adresem Wola Szydłowiecka 14.

W nawiązaniu do ww. pisma z 16 września 2020 r., RDOŚ w Łodzi pismem z 9 października 2020 r., znak: WOOS.420.6.2020.JCh.10 odmówił wnioskodawcom uznania za stronę postępowania, wskazując, że nieruchomości znajdująca się pod wskazanym adresem znajduje się ok. 1 km od granic terenu ww. przedsięwzięcia oraz ok. 0,9 km od granicznej linii oddziaływania hałasu, przedstawionych na arkuszu nr 19 załącznika pn. *Mapa z przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym*

obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, który dołączono do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W ww. piśmie RDOŚ w Łodzi wyjaśnił również, że wniosek o wykonanie analizy porealizacyjnej dotyczy adresu Wola Szydłowiecka 14, który to adres zlokalizowany jest w zasięgu mazowieckiego odcinka autostrady A2, którego niniejsze postępowanie nie dotyczy.

W nawiązaniu do ww. pisma z 28 września 2020 r., RDOŚ w Łodzi pismem z 9 października 2020 r., znak: WOOŚ.420.6.2020.JCh.11 poinformował wnioskodawców, że są stroną przedmiotowego postępowania. Natomiast odnosząc się do wniosku dotyczącego wykonania analizy porealizacyjnej z uwzględnieniem punktu pomiarowego zlokalizowanego na poddaszu mieszkalnym budynku mieszkalnego zlokalizowanego pod adresem Wola Szydłowiecka 14, RDOŚ w Łodzi zwrócił uwagę, że powyższy adres zlokalizowany jest w zasięgu mazowieckiego odcinka autostrady A2, którego niniejsze postępowanie nie dotyczy.

15 października 2020 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo z 12 października 2020 r., Sołtysa Woli Szydłowieckiej, w którym wskazano, że tu cyt.: *”w związku z uciążliwym hałasem powodowanym przez autostradę A2, która przebiega przez naszą miejscowość, mieszkańcy wsi Wola Szydłowiecka zwracają się z prośbą o podjęcie stosownych kroków zmierzających do budowy ekranów dźwiękoszczelnych od strony wsi. Ekran, zamontowane przed kilkoma latami od strony lasu nie przynoszą żadnego komfortu dla mieszkańców mieszkających w bezpośrednim obszarze oddziaływania akustycznego. Potęgują one wrażenia dźwiękowe - ekrany izolując jedną stronę, na drugą odbijają dźwięki, które ze wzmoczoną siłą docierają do naszych domostw. Dla nas liczy się nasze zdrowie, gdyż to właśnie my na co dzień zmagamy się z takimi niedogodnościami jak nieustający hałas. Mieszkańcy skarżą się na kłopoty w codziennym funkcjonowaniu, a szum jeżdżących samochodów zakłóca podstawowe czynności takie jak sen, naukę, odpoczynek czy porozumiewanie się. Wstajemy zmęczeni, jesteśmy mniej wydajni w pracy, a dzieci w nauce. Otwarcie okna w ciepły dzień również traci sens. Mam nadzieję, że nasza prośba zostanie pozytywnie rozpatrzona i z czasem zostaną zamontowane ekrany dźwiękochłonne, które na pewno wpłyną na polepszenie życia codziennego mieszkańców wsi Wola Szydłowiecka znajdujących się w strefie bezpośredniego oddziaływania hałasu emitowanego przez autostradę A2”*. W odpowiedzi na powyższe uwagi przekazane z sołectwa Wola Szydłowiecka, RDOŚ w Łodzi pismem z 4 listopada 2020 r., znak: WOOŚ.420.6.2020.JCh.15 wyjaśnił, że część terenów położonych w obrębie Wola Szydłowiecka, zlokalizowana jest w zasięgu odcinka autostrady A2 położonego na terenie województwa mazowieckiego, którego przedmiotowe postępowanie nie dotyczy. Odnosząc się do przedstawionych w ww. piśmie uwag, RDOŚ w Łodzi poprosił o przesłanie wyników pomiarów lub innego opracowania (wykonanego przez podmiot posiadający stosowną akredytację PCA), które uzasadniałoby konieczność wybudowania dodatkowych ekranów akustycznych, których potrzebę wykonania wskazano w piśmie z 12 października 2020 r. RDOŚ w Łodzi poinformował również, że zmiana oddziaływania akustycznego wynikająca z realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ewentualna konieczność zastosowania dodatkowej ochrony akustycznej podlega szczegółowej analizie na podstawie przedłożonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad materiału dowodowego. Do dnia wydania niniejszej decyzji nie wpłynął do RDOŚ w Łodzi, żaden materiał dowodowy przedstawiający obliczenia oddziaływania akustycznego lub wyniki pomiarów w terenie podważające w wątpliwość ustalenia zawarte w KIP i jej aneksach. Jak wskazuje się w orzecznictwie (Wyrok NSA z 6.02.2018 r., II OSK 1048/16.), tu cyt. „szacowanie wielkości emisji [...] mogą być kwestionowane w *kontr* raporcie lub innym specjalistycznym opracowaniu dotyczącym danego przedsięwzięcia”.

W związku z zakończeniem postępowania wyjaśniającego, pismem z 9 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.6.2020.JCh.21 na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 oraz art. 6a i art. 78 ust 1 pkt 2

ustawy o oś RDOŚ w Łodzi wystąpił o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łowiczu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Mając na względzie brak przedstawienia opinii przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łowiczu, w tym przypadku zastosowanie ma art. 78 ust. 4 ustawy o oś, wskazujący, że niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2, [...] odpowiednio w terminie, o którym mowa w art. 64 ust. 4, [...], traktuje się jako brak zastrzeżeń.

27 kwietnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z 21 kwietnia 2021 r., znak: WA.RZŚ.435.1.130.2021.BW zawierające w swej treści opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Argumentując, iż tu cyt.: *„Na podstawie informacji zawartych w KIP można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie, zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji, przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko”*. W swojej opinii Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie zawarł 15 warunków koniecznych do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które uwzględniono w sentencji niniejszej decyzji.

Po zgromadzeniu materiału dowodowego umożliwiającego merytoryczne rozpatrzenie sprawy RDOŚ w Łodzi działając m.in. na podstawie art. 49 oraz art. 10 k.p.a. poprzez obwieszczenie znak: WOOŚ.420.6.2020.JCh.22 z 7 maja 2021 r. poinformował o tym strony postępowania oraz o tym, iż wyznacza się stronom postępowania siedmiodniowy termin od doręczenia niniejszego zawiadomienia na ewentualne wniesienie uwag i wniosków do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz zapoznania się z aktami w ww. sprawie. Powyższe zawiadomienie zostało obwieszczone w sposób opisany wcześniej.

Do dnia wydania niniejszej Decyzji nie wpłynęły żadne inne, poza wskazanymi powyżej, pisma zawierające uwagi lub wnioski w przedmiotowej sprawie.

Ustalając, czy dla planowanego przedsięwzięcia potrzebne jest przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, RDOŚ w Łodzi zbadał, jaki jest rodzaj i skala przedsięwzięcia, lokalizacja, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją, wykorzystanie zasobów naturalnych oraz emisje i uciążliwości, które potencjalnie wystąpią na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, w tym KIP i jej uzupełnień, stanowiących główne dowody w sprawie, biorąc pod uwagę opinię organu współdziałającego, a także uwagi i wnioski stron postępowania orzeczono jak w sentencji. Za odstąpieniem od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przemawiały argumenty wynikające z uwarunkowań przedstawionych w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, o których mowa poniżej. Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia ustalono na podstawie wystąpienia Wnioskodawcy o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym KIP oraz jej uzupełnieniami.

Tereny wokół przedmiotowego przedsięwzięcia charakteryzują się słabym stopniem zurbanizowania. Zabudowę na analizowanym odcinku autostrady A2 można określić jako rozproszoną. Projektowana droga przebiega w otoczeniu zabudowy chronionej. Dominującymi terenami chronionymi występującymi w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia są tereny zabudowy zagrodowej, nielicznie występują także tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz mieszkaniowej jednorodzinnej. Ponadto droga przebiega poprzez tereny zagospodarowane rolniczo.

Jak przedstawiono w KIP ilości wykorzystywanych surowców, wody, paliw oraz energii na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wynikać będą z zastosowanej technologii oraz organizacji pracy na budowie. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymagać będzie wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów (materiałów) do rozbudowy drogi. Ilości i rodzaj niezbędnych surowców i materiałów szczegółowo określone zostaną na etapie wyboru technologii prac oraz organizacji placu budowy. Wszelkie użyte surowce i materiały wykorzystane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Na cele technologiczne potrzebne będą niewielkie ilości wody. Przewiduje się wykorzystanie wody dostarczanej przewoźnymi beczkowozami. W trakcie realizacji przedsięwzięcia woda do celów bytowych będzie używana w obrębie placu budowy (budynki i toalety). W przypadku braku możliwości zaopatrzenia placu budowy z publicznej lub przemysłowej sieci wodociągowej, woda dla potrzeb socjalno-bytowych (zdatna do picia) dowożona będzie beczkowozami. Realizacja prac spowoduje powstanie niewielkiej ilości ścieków technologicznych. Ścieki bytowe związane z pobytem ludzi na budowie gromadzone będą w szczelnych zbiornikach. Obsługą sanitarną z placu budowy zajmować się będzie wyspecjalizowana firma (odbior i wywóz ścieków odpowiednio wyposażonymi autami serwisowymi). Wykorzystane przy realizacji inwestycji maszyny budowlane i pojazdy napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Przeciętne zużycie oleju napędowego na jedną maszynę budowlaną wynosi ok. 40 dm³ na godzinę pracy. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Na obecnym etapie nie ma opracowanego szczegółowego harmonogramu budowy, wobec czego niemożliwe jest określenie ilości paliwa zużywanego przez pracujący sprzęt. Wielkości te będą zależały od ilości i rodzaju wykorzystanego przez Wykonawcę prac sprzętu i maszyn budowlanych. Przewiduje się, że ilość energii elektrycznej pobieranej podczas prac budowlanych będzie bardzo nieznacząca. Jak wyżej opisano energia będzie dostarczona z przewoźnych agregatów prądotwórczych. Nie przewiduje się natomiast zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia jak wynika z KIP wykorzystanie surowców i materiałów wiązać się będzie przede wszystkim z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej. Woda będzie wykorzystywana m.in. do nawadniania terenów zielonych. Wykorzystanie energii elektrycznej związane będzie z projektowanym oświetleniem drogowym, oraz pracami utrzymaniowymi. Do zimowego utrzymania używane będą środki chemiczne (chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir). Ilości tych surowców zależą od warunków atmosferycznych (ilości i częstości opadów). Na obecnym etapie nie jest możliwe oszacowanie zapotrzebowania na surowce i materiały.

Na etapie prac budowlanych powstawać będą zanieczyszczenia w postaci m.in. substancji wypłukiwanych ze składowisk materiałów budowlanych. Przy prawidłowym składowaniu materiałów budowlanych i tymczasowym magazynowaniu odpadów oddziaływanie to będzie ograniczone do minimum i nie będzie powodować znaczącego wpływu na środowisko. Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą także ścieki bytowo-gospodarcze wymagające zagospodarowania w czasie realizacji budowy. Wszelkie ścieki bytowo-gospodarcze będą gromadzone w szczelnych zbiornikach, a następnie odbierane przez podmioty upoważnione do tego typu działalności. W związku z powyższym nie przewiduje się oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne związane ze ściekami bytowo-gospodarczymi.

Wody opadowe pochodzące z jezdni odprowadzane rowami drogowymi lub kanalizacją deszczową (na MOP'ach, SPO i OUA – obwód utrzymania autostrady) przed wprowadzeniem do odbiorników są podczyszczone w zespołach oczyszczających. W większości przypadków odprowadzenia te odbywają się poprzez zbiorniki retencyjne. Niektóre ze zbiorników retencyjnych

posiadają powierzchnie o dodatkowym zagłębieniu dzięki czemu pełnią funkcję przeciwpożarową. Zbiorniki retencyjne pozwalają na wydłużenie czasu odpływu wód z rowów przyczyniając się do zmniejszenia ryzyka zniszczenia cieków będących odbiornikami. Ponadto odwodnienie korpusu autostradowego odbywa się drenażem podłużnym. Drenaż taki występuje na całej długości autostrady w pasie dzielącym i przeciwdziała wprowadzaniu wody z tego pasa pod konstrukcję nawierzchni. Wszystkie zbiorniki ekologiczne, zespoły oczyszczające oraz kanalizacja deszczowa znajdują się w liniach rozgraniczających. Istniejący system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym autostrady oraz możliwością odprowadzenia oczyszczonych wód opadowych do istniejących odbiorników. Wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzane są trawiastymi rowami drogowymi, pełniącymi funkcję retencyjno - oczyszczającą. Wody opadowe spływają do rowów drogowych bezpośrednio przykanalikami lub ściekami skarpowymi, poprzez studzienki ściekowe z osadnikami i przykanalikami z wylotem na skarpę lub poprzez przykanaliki włączone do kolektorów. Przed dopływem do odbiorników wody z kanałów oczyszczone są w zespołach oczyszczających obejmujących: piaskowniki (osadniki piasku), studnie rozdzielcze (rozdział przepływu na piaskownik i by-pass) i zbiorniki ekologiczne (retencyjno-infiltracyjne). Przy MOPach i OUA, gdzie przeważają parkingi powyżej 0,1 ha oraz magazynowane są paliwa płynne, zastosowane są również separatory substancji ropopochodnych.

Kanalizacja deszczowa występuje:

- dla odprowadzenia wód opadowych z rowów drogowych do lub ze zbiorników retencyjno-infiltracyjnych oraz do naturalnych odbiorników,
- dla odprowadzenia wód deszczowych z MOPów, SPO i OUA,
- na wszystkich obiektach autostradowych; wpusty mostowe oraz kanały podwieszane pod obiektami.

W niektórych miejscach dla odprowadzenia do odbiornika oczyszczonych wód opadowych ze zbiornika ekologicznego (retencyjno-infiltracyjnego), występuje przepompownia wód deszczowych wraz z kanalizacją tłoczną do poprzedzających kolejne zbiorniki rowów drogowych. Na terenie MOP-ów funkcjonują ciągi odwodnienia liniowego wraz z kanalizacją deszczową.

Odbiornikami oczyszczonych wód opadowych są istniejące rowy melioracyjne i rzeki. Przy wylotach z osadników oraz ze zbiorników ekologicznych (retencyjno-infiltracyjnych) do odbiorników występują zamknięcia awaryjne, pozwalające na zamknięcie odpływu w przypadku awarii i groźby zanieczyszczenia odbiornika substancjami niebezpiecznymi.

Aktualnie system odwodnienia drogi obejmuje zbiorniki retencyjne przedstawione w tabeli poniżej.

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZE-1	836	ret.-infiltracyjny	A2 od km 364+085 do km 366+300	366+374 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-2	546	ret.-infiltracyjny	A2 od km 363+480 do km 366+300	366+412 prawa	rów przydrożny
			droga obsługująca		

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZE-3 p.poż	1752	ret.-infiltracyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 366+937 do km 368+040	366+775 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca od km 366+648 do km 368+040		
			droga dojazdowa		
			droga powiatowa		
ZE-4	1424	ret.-infiltracyjny	A2 od km 368+040 do km 368+795	368+032 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa (MOP P)		
			MOP L		
ZE-5 p.poż.	929	ret.-infiltracyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 368+386 do km 368+860	368+281 prawa	rów przydrożny
			MOP P		
ZE-6 p.poż	1269	ret.-infiltracyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 368+795 do km 369+310	368+729 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
			droga powiatowa		
ZE-7	239	ret.-infiltracyjny	A2 od km 369+310 do km 369+830	369+306 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
			droga powiatowa		
ZE-8	1521	ret.-infiltracyjny	A2 od km 369+830 do km 371+160	369+820 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-9 p.poż	2210	ret.-infiltracyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 371+160 do km 373+080	373+219 prawa	rów przydrożny
			droga obsługująca		

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZE-10A p.poż	495	ret.-infiltracyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 374+048 do km 375+280	373+978 prawa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-10B	777	ret.-infiltracyjny	A2 od km 374+220 do km 375+280	374+053 prawa	ZE-10A/rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-11	230	ret.-infiltracyjny	A2 od km 375+780 do km 376+240	375+711 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-12	177	ret.-infiltracyjny	A2 od km 375+780 do km 376+240	375+724 prawa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-13	574	ret.-infiltracyjny	A2 od km 376+720 do km 377+266	377+357 lewa	rów R-C
			droga obsługująca		
ZE-14	259	ret.-infiltracyjny	A2 od km 376+720 do km 377+266	377+360 prawa	rów R-C
			droga obsługująca		
			droga gminna		
ZE-15	710	ret.-infiltracyjny	A2 od km 377+500 do km 378+720	377+419 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-16	554	ret.-infiltracyjny	A2 od km 377+500 do km 378+720	377+479 prawa	rów R-C
			droga obsługująca		
			droga gminna		
ZE-17	746	ret.-infiltracyjny	A2 od km 379+040 do km 379+440	379+031 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-18	273	ret.-infiltracyjny	A2 od km 379+440 do km 381+235	379+440 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZE-19	203	ret.-infiltracyjny	A2 od km 379+440 do km 381+235	379+851 lewa	ZE-18/ rów przydrożny
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
			droga gminna		
ZE-20	448	ret.-infiltracyjny	A2 od km 381+235 do km 382+068	382+179 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
			droga powiatowa		
ZE-21	329	ret.-infiltracyjny	A2 od km 381+235 do km 382+068	382+122 prawa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
			droga powiatowa		
ZE-22	227	ret.-infiltracyjny	A2 od km 382+220 do km 382+970	383+078 lewa	rów R-2
			droga obsługująca		
ZE-23	371	ret.-infiltracyjny	A2 od km 382+220 do km 382+970	383+182 prawa	rów R-2
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
ZE-24	422	ret.-infiltracyjny	A2 od km 383+173 do km 384+100	384+233 lewa	rów R-1 odc2
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
			droga gminna		
ZE-25	573	ret.-infiltracyjny	A2 od km 383+173 do km 384+100	384+231 prawa	rów R-1 odc2
			droga obsługująca		
ZE-26	410	ret.-infiltracyjny	A2 od km 384+380 do km 385+705	385+778 lewa	rów R-1 odc3
			droga obsługująca		
			Łącznica		

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZE-27	1424	ret.-infiltracyjny	A2 od km 384+380 do km 385+705	385+772 lewa	ZE-26 / Rów R-1 odc3
			droga obsługująca		
			łącznica		
			droga dojazdowa		
			droga powiatowa		
ZE-28	656	ret.-infiltracyjny	A2 od km 386+000 do km 386+675	386+770 lewa	rów Laktoza
			droga obsługująca		
ZE-29	808	ret.-infiltracyjny	A2 od km 385+705 do km 386+675	386+770 prawa	rów Laktoza
			droga obsługująca		
ZE-30	641	ret.-infiltracyjny	A2 od km 387+320 do km 388+141	388+365 lewa	rów przydrożny
			droga obsługująca		
ZE-31 p.poż	475	ret.-infiltracyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 387+320 do km 388+141	388+398 prawa	rów R-A
			droga obsługująca		
ZE-32	553	ret.-infiltracyjny	A2 od km 388+680 do km 389+286	389+378L lewa	rów R-B
			droga obsługująca		
ZE-33	566	ret.-infiltracyjny	A2 od km 388+680 do km 389+286	389+380 prawa	rów R-B
			droga obsługująca		
ZE-34 p.poż.	1897	ret.-przeptywowy	A2 od km 388+499 do km 388+680	391+737 lewa	rów R-A
			droga obsługująca		
			droga powiatowa		
ZE-35 p.poż.	2578	ret.-przeptywowy	A2 od km 388+499 do km 388+680	391+738 prawa	rów R-A
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
			droga powiatowa		

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZE-36	1444	ret.-przeptywowy	A2 od km 391+880 do km 392+305	392+439 lewa	rów R-B1
			droga obsługująca		
ZE-37	1511	ret.-przeptywowy	A2 od km 391+880 do km 392+305	392+433 prawa	rów R-B1
			droga obsługująca		
ZE-38	637	ret.-przeptywowy	A2 od km 392+680 do km 393+375	393+465 lewa	rów R-B
			droga obsługująca		
ZE-39	304	ret.-przeptywowy	A2 od km 392+680 do km 393+375	393+459 prawa	rów R-B
			droga obsługująca		
ZB-26	269	retencyjny	A2 od km 394+560 do km 394+788	394+550 lewa	kanalizacja odc. A
			droga obsługująca		
ZB-27	572	retencyjny	A2 od km 394+788 do km 395+337	394+571 lewa	przelew do zbiornika ZB-26 WL/KD-1
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
ZB-28	537	infiltracyjny	A2 od km 395+337 do km 395+710	395+520 lewa	-
			droga obsługująca		
			droga dojazdowa		
ZB-29	325	retencyjny	A2 od km 395+710 do km 396+216	396+174 prawa	rzeka Skierniewka
			droga obsługująca		
ZB-30	399	retencyjny	A2 od km 396+476 do km 396+653	396+445 lewa	rów bez nazwy
			droga obsługująca		
ZB-32	522	retencyjny	A2 od km 397+562 do km 397+717	397+713 lewa	rów bez nazwy
			droga obsługująca		
			węzeł		

Numer zbiornika	Pojemność zbiornika (m ³)	Rodzaj	Zlewnia od km - do km	ODBIORNIK	
				Orientacyjny km A2	Nazwa odbiornika
ZB-33 p.poż.	1004	retencyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 397+717 do km 398+248	397+722 prawa	rów bez nazwy
			droga obsługująca		
			OUA		
ZB-39 p.poż.	254	retencyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 401+052 do km 401+452	401+112 lewa	rów przydrożny / ostateczny odbiornik kanał Bednary-Piaski
			droga obsługująca		
			droga gminna		
ZB-40	522	retencyjny	A2 od km 401+452 do km 401+885	401+855 lewa	rów S
			droga obsługująca		
ZB-44 p.poż.	376	retencyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 404+631 do km 404+883	404+632 lewa	rów bez nazwy
			droga obsługująca		
			droga gminna		
ZB-48	639	retencyjny	A2 od km 406+045 do km 406+300	406+448 lewa	kanalizacja następnie rów przydrożny/ ostateczny odbiornik rz. Rawka
			droga obsługująca		
			droga Wojewódzka		
ZB-49	1255	retencyjny	A2 od km 406+724 do km 407+986	407+698 lewa	rów przydrożny/ost. odb. rów melioracyjny
			droga obsługująca		
ZB-50 p.poż.	236	retencyjny z funkcją przeciwpożarową	A2 od km 408+207 do km 408+400	408+213 lewa	rów bez nazwy
			droga obsługująca		

Jak wskazano w KIP i jej uzupełnieniach z wykonanej analizy wynika, że istniejące zbiorniki retencyjne nie będą przebudowywane ani rozbudowywane. Analizy przedstawione w KIP i jej aneksach wykazują, iż po realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnego stężenia węglowodorów ropopochodnych w normalnych warunkach eksploatacji autostrady.

Podstawowe informacje na temat JCWP na obszarze analizowanego odcinka autostrady A2 przedstawia poniższa tabela.

Europejski kod	Nazwa JCWP	Status	Aktualny stan JCWP	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Km przecięcia
RW2000172723469	Mrożyca	naturalna część wód	zły	zagrożona	początek odcinka km ok. 365+261 do ok. 370+500
RW200017272345	Mroga od źródeł do Mrożycy bez Mrożycy	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 370+500 do ok. 380+720
RW200017272529	Bobrówka	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 380+720 do ok. 387+190
RW200017272549	Uchanka	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 387+190 do ok. 390+210
RW200017272569	Zwierzyniec	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 390+210 do ok. 394+980
RW2000192725899	Skierniewka od dopł. spod Dębowej Góry do ujścia	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 394+980 do ok. 399+200
RW2000172725929	Dopływ z Nieborowa	naturalna część wód	zły	niezagrożona	od km ok. 399+200 do ok. 400+470
RW2000172725949	Dopływ z Sypienia	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 400+470 do ok. 402+680
RW20001727259929	Dopływ spod Skierniewic	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 402+680 do ok. 406+100
RW2000192726999	Rawka od Korabiewki do ujścia	naturalna część wód	zły	zagrożona	od km ok. 406+100 do ok. 410+070
RW2000172727299	Sucha	naturalna część wód	zły	zagrożona	od ok. 410+070 do ok. 411+466 (koniec analizowanego odcinka)

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych, zwanej dalej JCWPd, o europejskim kodzie PLGW200063 oraz niewielki fragment na terenie PLGW200065. Stan chemiczny i ilościowy obu określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Ww. JCWPd nie uzyskała odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych. Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest na terenie kilku obszarów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: 402 Zbiornik Stryków, 403 Zbiornik międzymorenowy Brzeziny-Lipce Reymontowskie, 404 Zbiornik Koluszki-Tomaszów oraz 215A Subniecka Warszawska. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy, ani ilościowy wód powierzchniowych oraz wód podziemnych.

W piśmie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z 21 kwietnia 2021 r., znak: WA.RZŚ.435.1.130.2021.BW zawierającym w swej treści opinię o braku potrzeby oceny dla przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano, że realizacja inwestycji na warunkach określonych w ww. opinii (które uwzględniono w sentencji niniejszej decyzji) nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisty (Dz. U. 2016 r., poz. 1911, ze zm.). Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami wodno-błotnymi, wyznaczonymi na podstawie konwencji ramsarskiej, lub innymi obszarami o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskami łągowymi oraz przy ujściu rzek, poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami wyznaczonymi jako strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód. Przedmiotowe przedsięwzięcie miejscami znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia

powodzią wynikającym ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2020 r., póź. 310, ze zm.), zwanej dalej ustawą Prawo Wodne. Zgodnie z art. 549 ustawy Prawo Wodne studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy Prawo Wodne, map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek. Miejsca przecięcia drogi z terenami szczególnego zagrożenia powodziowego to okolice km 373+370 do ok. km 373+520 (rz. Mroga), km 396+000 do ok. km 396+500 (rz. Skierniewka), km 406+650 do ok. 407+700 (rz. Rawka).

W rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2020r., poz. 1662 ze zm.). Przedmiotowe przedsięwzięcie nie koliduje z obiektami dziedzictwa kulturowego zarówno wpisanymi do rejestru i ewidencji zabytków.

Zabytki archeologiczne zlokalizowane w granicach autostrady A2 zostały przebadane w fazie jej realizacji. W związku z czym nie wystąpi negatywne oddziaływanie w fazie realizacji przedmiotowej inwestycji polegającej na dobudowie trzeciego pasa ruchu. W fazie eksploatacji autostrady nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska archeologiczne.

Analiza warunków klimatycznych z uwzględnieniem skali i częstotliwości zdarzeń ekstremalnych wykazała, że przedmiotowy obszar charakteryzuje:

- umiarkowane prawdopodobieństwo wystąpienia intensywnych opadów deszczu, jednak nie jest szczególnie zagrożony wystąpieniem powodzi;
- duże prawdopodobieństwo występowania wichur, silnych wiatrów lokalnych i trąb powietrznych, przy czym ryzyko spowodowania przez te zjawiska znacznych zniszczeń jest niskie;
- bardzo duże prawdopodobieństwo wystąpienia corocznie kilku dni z gołoledzią, zamiecią śnieżną oraz do 60 dni z opadem śniegu, do 50 dni z mgłą, przy czym zjawiska te mogą spowodować utrudnienia w funkcjonowaniu przedmiotowej infrastruktury drogowej;
- bardzo duże prawdopodobieństwo wystąpienia corocznie do 2 dni z gradem i do 26 dni z burzą, przy czym skala tych zjawisk nie stanowi zagrożenia w aspekcie powodowania znacznych szkód w infrastrukturze drogowej;
- niskie ryzyko osuwisk;
- brak zagrożenia wystąpieniem lawin śnieżnych.

Podsumowując, przedmiotowe przedsięwzięcie jest potencjalnie wrażliwe na ekstremalne sytuacje pogodowe i zjawiska atmosferyczne, jednakże biorąc pod uwagę częstotliwość, prawdopodobieństwo i konsekwencje zaistnienia ekstremalnych sytuacji i zjawisk klimatycznych, stanowiących potencjalne zagrożenia dla prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania przedmiotowej infrastruktury, a także przewidziane w projekcie rozwiązania techniczne i technologiczne oraz zakładając zastosowanie „odpornych” materiałów budowlanych, oddziaływania klimatu określa się generalnie jako łagodne, nie powodujące konieczności wyłączenia przedmiotowego odcinka autostrady z eksploatacji, z zastrzeżeniem sporadycznych sytuacji wyjątkowych, które mogą spowodować uszkodzenie bądź zniszczenie elementów infrastruktury drogowej.

Budowa przedmiotowego przedsięwzięcia przy zachowaniu reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót oraz kontroli w zakresie BHP skutecznie zminimalizuje ryzyko zaistnienia katastrofy naturalnej i budowlanej w trakcie realizacji.

Prowadzone w fazie realizacji przedsięwzięcia prace rozbiórkowe i budowlano – montażowe, pomimo możliwego okresowo wysokiego poziomu stężeń emitowanych

zanieczyszczeń, nie będą stanowiły zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego, nie wpłyną w istotny sposób na warunki aerosanitarne i nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku. Prognozowane w obu horyzontach czasowych stężenia zanieczyszczeń nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin, poza terenem, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Jak wynika z przedmiotowej dokumentacji obliczenia stężeń zanieczyszczeń przy najbliższym budynku mieszkalnym, wykazały brak przekroczeń obowiązujących norm, co oznacza, że również przy pozostałych budynkach przewiduje się dotrzymanie standardów jakości powietrza. Co więcej, wszystkie wyższe niż parterowe budynki mieszkalne usytuowane wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi, chronione są ekranami akustycznymi, które oddziałują korzystnie na rozpraszanie zanieczyszczeń w jej sąsiedztwie. W programie komputerowym nie ma możliwości uwzględnienia tych zabezpieczeń przeciw-hałasowych, w związku z tym obliczone wartości stężeń są zawyżone. Przeprowadzone obliczenia wielkości emitowanych zanieczyszczeń wykazały, że nie należy spodziewać się przekroczeń wartości odniesienia dla żadnej analizowanych substancji. Istniejące budynki mieszkalne oraz pola uprawne nie będą narażone na wyższe wartości stężeń niż stężenia dopuszczalne. Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane, dlatego nie ma potrzeby zastosowania dodatkowych środków i urządzeń chroniących środowisko. Przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykazała, że emisja zanieczyszczeń z projektowanej sieci drogowej kumuluje się z emisją, której źródłem są pojazdy poruszające się po innych drogach jedynie w miejscach, gdzie drogi bezpośrednio ze sobą sąsiadują, jednakże oddziaływania skumulowane nie powodują przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń żadnej z badanych substancji. Standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego pozostają zachowane.

Jak wynika z przedmiotowej dokumentacji w zakresie przewidywanych prac nie będą wykonywane nasypy, a jedynie wykopy pod przyszły dodatkowy pas drogowy. Zaplecze budowy będzie punktem składowania materiałów budowlanych i sprzętu oraz zapleczem socjalnym dla pracowników. Oddziaływania związane z zapleczem budowy będą ograniczone w czasie do etapu budowy. Na terenie zaplecza budowy zapewnione zostanie prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarowych oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód i powierzchni ziemi.

Niezależnie od ilości i rodzaju powstających odpadów, nie przewiduje się związanych z nimi zagrożeń dla środowiska naturalnego przy założeniu, że gospodarka odpadami w fazie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie.

Jak wynika z przedstawionej dokumentacji w trakcie budowy drogi wystąpią okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Prace te charakteryzują się bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na obszar, gdzie będą one realizowane. Teren intensywnych prac zgodnie ze specyfiką realizacji inwestycji liniowych będzie się przesuwiał wraz z kilometrażem budowanej trasy lub jej obiektów. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia odbiega od innych inwestycji drogowych. Zróżnicowanie polega na tym, że bardzo długie odcinki inwestycji realizowane będą w pasie drogowym, otoczonym istniejącymi ekranami akustycznymi. Taka sytuacja pozwoli na ograniczenie negatywnego wpływu hałasu na sąsiadujące zabudowania mieszkalne.

W przypadku analizowanej trasy zastosowano parametry techniczne (m.in. szerokość jezdni, pasa rozdziału, prędkości i inne). Dla analizy akustycznej drogi wykonana została prognoza ruchu. Dane dotyczące prognozowanego natężenia ruchu drogowego zaczerpnięto z opracowania „Analiza i prognoza ruchu”, przygotowanego w ramach wykonania analizy technicznej z elementami

koncepcji dla potrzeb uzyskania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach oraz opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla zadania: „Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu” oraz opracowania elementów koncepcji programowej wraz z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania „Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł „Łódź Północ” (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu.”

W celu oszacowania prognozowanego ruchu w poszczególnych porach doby, na podstawie danych GPR2015 o ruchu w ciągu dnia (godz. 6.00 – 22.00) i w nocy (godz. 22.00 – 6.00), określono współczynniki udziału ruchu poszczególnych kategorii w tych dwóch okresach. Na podstawie tych danych oszacowano udział ruchu w godzinach dziennych i nocnych, dla pojazdów lekkich i ciężkich oraz udział ruchu w średniej godzinie dziennej i nocnej.

Symulacje komputerowe dotyczące obliczeń związanych z oddziaływaniami komunikacyjnymi oparte są głównie o prognozy ruchu pojazdów, które obarczone są błędem. Liczbowe określenie błędu prognozy ruchu nie jest możliwe. W rozdziale IV.6 KIP wskazano, że tu cyt.: *”wpływ na błąd prognozy uzależniony jest od dwóch czynników: błąd kalibracji modelu ruchu z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu oraz prognoza wzrostu PKB udostępniana przez Departament Studiów GDDKiA (wskaźniki wzrostu zostały przygotowane do roku 2040, oszacowanie tego wskaźnika, szczególnie w tak znacznym horyzoncie czasowym, obarczone jest nieznanym i trudnym do oszacowania błędem)”*.

W poniższych tabelach przedstawiono prognozowane średnio-godzinowe natężenia ruchu drogowego w porze dziennej (godz. 6.00 – 22.00) i porze nocnej (22.00 – 6.00), w podziale na pojazdy lekkie i ciężkie, oszacowane w wariantcie bezinwestycyjnym na poszczególnych odcinkach istniejącej autostrady A2 oraz w wariantcie inwestycyjnym na poszczególnych odcinkach autostrady A2 po dobudowie dodatkowych pasów ruchu, a także na odcinkach dróg uwzględnionych w analizie oddziaływań skumulowanych, w 2025 r. (pierwszy rok eksploatacji przedmiotowej inwestycji) i 2035 r. (10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania).

Odcinek	Dzień (6.00 - 22.00)			Noc (22.00 - 6.00)		
	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem
	2025 r.					
A2: w. Łódź Północ - w. Łowicz	2 026	624	2 650	506	670	1 176
A2: w. Łowicz - w. Skierniewice	2 078	597	2 675	519	641	1 160
A2: w. Skierniewice - w. Wiskitki	2 393	644	3 037	513	786	1 299

Odcinek	Dzień (6.00 - 22.00)			Noc (22.00 - 6.00)		
	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem
	2035 r.					
A2: w. Łódź Północ - w. Łowicz	2 230	739	2 969	557	794	1 351
A2: w. Łowicz - w. Skierniewice	2 314	715	3 029	578	767	1 345
A2: w. Skierniewice - w. Wiskitki	2 376	759	3 135	509	925	1 434

W poniższych tabelach przedstawiono średnio-godzinowe natężenie ruchu drogowego w wariantcie inwestycyjnym w 2025 r. i 2035 r.

Odcinek	Dzień (6.00 - 22.00)			Noc (22.00 - 6.00)		
	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem
	2025 r.					
A2: w. Łódź Północ - w. Łowicz	2 222	633	2 855	555	679	1 234
A2: w. Łowicz - w. Skierniewice	2 281	606	2 887	570	651	1 221
A2: w. Skierniewice - w. Wiskitki	2 638	657	3 295	565	801	1 366

Odcinek	Dzień (6.00 - 22.00)			Noc (22.00 - 6.00)		
	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem
	2035 r.					
A2: w. Łódź Północ - w. Łowicz	2 554	745	3 299	638	799	1 437
A2: w. Łowicz - w. Skierniewice	2 649	724	3 373	662	777	1 439
A2: w. Skierniewice - w. Wiskitki	2 743	769	3 512	588	938	1 526

W poniższych tabelach przedstawiono średnio-godzinowe natężenie ruchu drogowego dla dróg uwzględnionych w oddziaływaniu skumulowanym w wariantcie inwestycyjnym w 2025 r. i 2035 r.

Odcinek	Dzień (6.00 - 22.00)			Noc (22.00 - 6.00)		
	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem
	2025 r.					
DW704: w. Łowicz - kier. Łyszkowice	273	34	307	68	37	105
DW704: w. Łowicz - kier. Wrzeczko	274	61	335	68	65	133
DK70: w. Skierniewice - kier. Skierniewice	721	57	778	180	61	241
DK70 w. Skierniewice - kier. Łowicz	758	110	868	189	118	307
DW705: Bolimów - Skierniewice	142	2	144	35	2	37

Odcinek	Dzień (6.00 - 22.00)			Noc (22.00 - 6.00)		
	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem	Pojazdy lekkie	Pojazdy ciężkie	Razem
	2035 r.					
DW704: w. Łowicz - kier. Łyszkowice	333	40	373	83	43	126
DW704: w. Łowicz - kier. Wrzeczko	288	61	349	72	65	137
DK70: w. Skierniewice - kier. Skierniewice	649	72	721	162	77	239
DK70: w. Skierniewice - kier. Łowicz	577	120	697	144	129	273
DW705: Bolimów - Skierniewice	162	1	163	40	1	41

Analizowane przedsięwzięcie przebiega wzdłuż terenów, na granicy których winny być zachowane warunki normatywne zgodnie z ich klasyfikacją wg Tabeli nr 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych

poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Klasyfikacji terenów chronionych akustycznie dokonano na podstawie dołączonych do KIP i jej aneksów pism z poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, przez które przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie.

Jak wynika z KIP w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego przedmiotowego przedsięwzięcia określono zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary chronione akustycznie. Wartością obliczaną był równoważny poziom dźwięku skorygowany częstotliwościowo krzywą A – L_{AeqT} . Zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska użyto wskaźników hałasu mających zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby:

- L_{AeqD} – równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia rozumianej jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 22:00 (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom),
- L_{AeqN} – równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy rozumianej jako przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00 (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom).

Zasięg hałasu wyznaczony został na podstawie rozkładu wartości ww. wskaźników na analizowanym obszarze. Głównym celem było określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izoliniami o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi.

Jak wynika z przedmiotowej dokumentacji metoda prognozowania użyta w obliczeniach oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980". Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano na podstawie francuskiej krajowej metody obliczeniowej „NMPB-Routes-2008”. Analiza została wykonana wykorzystując oprogramowanie do obliczeń akustycznych SoundPLAN, w którym zaimplementowana jest ww. metoda. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując numeryczny model terenu (NMT), który uwzględnia ukształtowanie terenu, przebieg niwelety projektowanej drogi, a także skarpy i nasypy. Zastosowano ilość odbić o wartości 3. W obliczeniach nie zastosowano poprawki związanej z poprawą parku samochodowego, nie zastosowano poprawki korekcyjnej o wartości 3 dB, nie pomniejszono poziomu dźwięku z uwagi na odbicia dźwięku od elewacji budynku w przypadku lokalizacji punktu receptorowego w odległości poniżej 2 m. Zastosowano poprawkę zaimplementowaną w programie SoundPlan dotyczącą pomniejszenia poziomu hałasu wynikającą z usytuowania punktu receptorowego przy elewacji budynku (do 2 m od budynku). Przeprowadzono obliczenia równoważnego poziomu dźwięku dla pory dnia i nocy w otoczeniu projektowanej drogi w siatce obliczeniowej (przyjęty krok obliczeń w siatce 10 x 10 m, wysokość 4 m npt). Program obliczeniowy liczy zasięg oddziaływania hałasu w zadanej siatce obliczeniowej i generuje obraz izolinii na podstawie obliczeń w tej siatce. Takie zobrazowanie należy traktować pomocniczo a kształt izolinii nie oddaje dokładnego zasięgu oddziaływania – jest zróżnicowane od zadanej siatki obliczeniowej. Konieczność takiej interpolacji wynika z faktu, że im mniejsza jest siatka obliczeniowa tym więcej jest punktów węzłowych, w których program musi obliczyć poziom hałasu. Dodatkowo przy rozbudowanych modelach akustycznych, takich jak ten dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do modelu akustycznego wprowadza się model terenu, setki budynków, ekrany akustyczne, drogi i inne. Każdy z obiektów posiada swoje właściwości i odpowiednią ilość punktów węzłowych, które program każdorazowo uwzględnia w obliczeniach (np. odbicia od budynków, ekranów, ukształtowanie terenu). W takim wypadku konieczna jest interpolacja całego modelu, aby obliczenia były możliwe do przeprowadzenia. Z tego powodu obraz izolinii jest przybliżeniem. W przypadku obliczeń hałasu w receptorach, program obliczeniowy „skupia się” na dokładnym obliczeniu poziomu hałasu w jednym punkcie, którym jest receptor. Nie potrzeba do tego interpolacji. Dodatkowo należy zaznaczyć, że izolinie przedstawiają

obraz na wysokości 4 m n.p.t. natomiast receptory są usytuowane na różnych wysokościach, zgodnie z ilością kondygnacji budynku. Wszystkie receptory ustawione są w odległości 2 m od elewacji budynku, w których występują okna. W toku przeprowadzonej analizy akustycznej wynika, że w większości przypadków to receptory ustawione na granicy terenów chronionych mają decydujący wpływ na kształt zabezpieczeń przeciwhałasowych.

W odniesieniu do modelu obliczeniowego zgodnie z przyjętą metodyką w przypadku ekranów akustycznych pochłaniających ustawiono stratę odbicia na 4 dB. W analizie akustycznej wprowadzono następujące prędkości pojazdów: lekkie – 140 km/h, ciężkie – 80 km/h. Zgodnie z Polską Normą (PN-ISO 9613-2:2002. Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania.) dokładność metody została określona na +/- 3dB (na wysokości od 0 do 5 m i odległości od 0 do 1000 m).

Moc akustyczna dróg wyliczana jest za pomocą bazowej danej – natężenia ruchu. Rozróżnia się dwa rodzaje samochodów: pojazd lekki do 3,5 tony oraz pojazd ciężki powyżej 3,5 tony. Według autorów przedmiotowej dokumentacji moc akustyczna przejazdu jednego pojazdu wyliczana jest na podstawie poziomu ekspozycyjnego hałasu (ang. SEL – Sound Exposure Level), czyli mocy akustycznej przejazdu jednego pojazdu od momentu wyodrębnienia się dźwięku spośród tła akustycznego po szczyt aż do ponownego opadnięcia poziomu dźwięku aż do poziomu tła. W ten sposób otrzymuje się poziom hałasu, a moce kolejnych pojazdów są dodawane do siebie logarymicznie. Poziomy hałasu dla samochodów osobowych rosną wraz ze zwiększaniem się prędkości pojazdu, natomiast w przypadku pojazdów ciężkich najbardziej optymalną pod względem akustycznym jest prędkość 60 km/h a poniżej i powyżej tej prędkości rosną moce akustyczne. Dominujący udział w przypadku hałasu dla dróg szybkiego ruchu o prędkościach powyżej 50 km/h ma hałas pochodzący ze styku obracających się opon samochodu z nawierzchnią drogi, stąd źródło liniowe ustawiono dokładnie na powierzchni drogi. Źródło opisano takimi parametrami jak: natężenie i struktura ruchu, prędkość pojazdów oraz rodzaj nawierzchni. Ze względu na zróżnicowanie niwelety analizowanego odcinka drogi, źródło hałasu znajdować się będzie na różnych wysokościach względem istniejącego poziomu terenu w zależności od przebiegu trasy. Dane te uwzględniono w numerycznym modelu terenu, który wykorzystano w obliczeniach poziomu hałasu w środowisku.

Przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu powodowanego przez autostradę A2 oraz inne istotne drogi sąsiadujące z autostradą, w których wzięto pod uwagę istniejące zabezpieczenia przeciwhałasowe. W modelu obliczeniowym uwzględniono rzeczywiste wysokości oraz lokalizację zabezpieczeń przeciwhałasowych (ekrany akustyczne) wzdłuż autostrady A2 oraz przy pozostałych drogach uwzględnionych w obliczeniach.

W celu szczegółowej analizy przy budynkach objętych bądź znajdujących się w pobliżu izolacji o najdalszym zasięgu (56 dB) zostały wykonane obliczenia w receptorach (reprezentatywne punkty obserwacji). Przeprowadzone obliczenia pozwoliły wskazać skuteczność istniejących zabezpieczeń przeciwhałasowych.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia dominującym źródłem hałasu jest ruch pojazdów ciężarowych, który szczególnie w porze nocnej powoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Jak wynika z przedmiotowej dokumentacji ruch samochodów na przedmiotowym odcinku drogi powodować będzie znaczne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, dochodzące do 6,1 dB w porze nocy (stan z istniejącymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi). To właśnie przekroczenia w porze nocy determinują w tym przypadku konieczność dostosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Wyniki obliczeń wykazały również, że istniejące zabezpieczenia przeciwhałasowe w analizowanych horyzontach obliczeniowych nie zapewniają pełnej ochrony przed

przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu dla zabudowy zlokalizowanej w sąsiedztwie analizowanych dróg w receptorach przedstawionych w tabeli poniżej.

Nr receptora	Nieskuteczne zabezpieczenie przeciwhałasowe	Horyzont obliczeniowy w którym występują przekroczenia
49	EA21	2035
53, 54	EA23, EA24	2035
66	EB26	2025, 2035
127	EA52	2025, 2035
129	EA53	2025, 2035
154	EB54	2035
160	Brak zabezpieczenia	2025, 2035
164	EB61	2025, 2035
165	EB62	2025, 2035
166	EB63	2035

W związku z występującymi przekroczeniami nastąpiła konieczność zaproponowania dodatkowych zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Dla ochrony zabudowy mieszkaniowej, przy której wskazano przekroczenia zaprojektowano:

- w miejscach gdzie nie występują zabezpieczenia przeciwhałasowe – ekrany akustyczne;
- w miejscach gdzie już występują zabezpieczenia przeciwhałasowe, ale obliczenia wykazały brak ich skuteczności – przebudowę istniejących ekranów akustycznych.

Ekrany akustyczne zaprojektowano dla ochrony przed hałasem prognozowanym w 2035 r.

Po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci nowych ekranów akustycznych oraz przebudowy istniejących w przedstawionej dokumentacji nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla analizowanej zabudowy.

W ramach sprawdzenia skuteczności zastosowanych zabezpieczeń oraz poprawności przeprowadzonej analizy akustycznej wyznaczono w sentencji niniejszej decyzji warunek przeprowadzenia jednokrotnych pomiarów hałasu w ramach monitoringu hałasu dla lokalizacji w receptorach przy budynkach, gdzie uzyskana wartość z obliczeń dla roku 2025 dla pory nocy wynosiła od 54 dB wzwyż. Dla pory dnia z przedstawionych obliczeń uzyskano wyniki nie wyższe niż 3 dB poniżej wartości dopuszczalnej poziomu dźwięku dla pory dnia, dlatego zrezygnowano z określania potrzeby przeprowadzenia pomiarów hałasu dla pory dnia.

Jak wynika z aneksu nr 3 do KIP firma zajmująca się kompleksowym utrzymaniem autostrady w ramach umowy zawartej z GDDKiA ma obowiązek kontrolować na bieżąco (podczas codziennych objazdów) stan techniczny wszystkich elementów ekranów, wyjść ewakuacyjnych, ewentualnych wymyć na skarpach pod ekranami, itp. W przypadku stwierdzenia w trakcie objazdu ubytków w ekranach lub zmniejszenia szczelności pomiędzy skarpią a belką podwalinową, zgłaszane są prace naprawcze. Zgodnie z umową ekrany akustyczne są kontrolowane przynajmniej raz w miesiącu przez pracowników GDDKiA pod względem wywiązywania się firmy utrzymaniowej ze swoich obowiązków. Weryfikacja stanu technicznego zabezpieczeń akustycznych nie jest zatem działaniem jednorazowym, ale stałym - cyklicznie powtarzającym się w ramach bieżącego utrzymania autostrady. Jak przedstawiono w aneksie nr 3 do KIP analiza akustyczna wykazała, że ekranami, które nie są potrzebne z punktu widzenia dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej są ekrany oznaczone jako: EA1, EA2 EA26, EA27, EA28, EA34, EA38, EB57, EB26. Pozostałe ekrany

akustyczne są istotnym elementem chroniącym zabudowę, która niekoniecznie znajduje się bezpośrednio za tym ekranem.

Zdaniem autorów aneksu nr 3 do KIP ze względu na pełnienie przez ekrany funkcji ochronnych w odniesieniu do otaczających autostradę obszarów, nawet jeśli nie są niezbędne z punktu widzenia dotrzymania standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie, ich obecność wpływa na kształtowanie się klimatu akustycznego na terenach zlokalizowanych również w większej odległości od autostrady. Dodatkowo ekrany zainstalowane na wysokości terenów Miejsc Obsługi Podróżnych wpływają na podwyższenie komfortu użytkowników drogi poprzez umożliwienie efektywniejszego odpoczynku, zwiększając po części bezpieczeństwo na drodze. Jak wynika z aneksu nr 2 do KIP nie planuje się rozbiórki żadnego z istniejących ekranów, ponadto wskazano, że demontaż istniejących ekranów oraz montaż ich w innym miejscu nie będzie gwarantował, że będą one spełniały zakładane parametry akustyczne.

Przeprowadzone obliczenia uwzględniają oddziaływanie skumulowane współistniejących dróg w ograniczonym zakresie. W wyniku oddziaływania warunków brzegowych program SoundPLAN zaokrągliła izolinie tak, aby stanowiły ciągłość. Niestety nie odpowiada to rzeczywistej sytuacji. Gdyby nie warunki brzegowe, hałas powodowany przez ruch na tej drodze rozchodziłby się dalej, równoległe do drogi DK 70. W związku z tym, że program zaokrąglił izolinie i obraz byłby zakłamywany „ucięto” izolinie w miejscu, gdzie kończy się zamodelowany odcinek drogi DK 70 (odcięto zaokrąglenie). W podobny sposób przedstawiono sytuację drogi DW 704.

Istniejąca autostrada A2 na odcinku węzeł Łódź Północ – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego przebiega przez obszar rezerwatu przyrody Rawka, obszar Natura 2000 obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Rawki PLH100015, Bolimowski Park Krajobrazowy, Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Mrogi i Mrożycy, Obszar Chronionego Krajobrazu Pradolina Warszawsko-Berlińska. Przedsięwzięcie z uwagi na charakter i skalę, nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody. Przedsięwzięcie dotyczy istniejącej drogi. Przebudowa obecnego układu drogowego autostrady A2 nie wiąże się z bezpośrednią ingerencją w obszary poza pasem drogowym. Może jedynie dojść do zajęcia niewielkich obszarów niezbędnych do ulokowania zapleczy budowy oraz baz materiałowych. Skala ingerencji i przekształcenia w siedliskach przyrodnicze i siedliska gatunków położonych wzdłuż obecnie istniejącej drogi będzie więc niewielka. Nie przewiduje się, aby rozbudowa drogi miała istotny wpływ na stan populacji gatunków po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących określonych w sentencji niniejszej decyzji. Inwentaryzacja przyrodnicza, której wyniki przedstawiono w KIP pozwala ocenić walory przyrodnicze terenu realizacji przedsięwzięcia i obszaru oddziaływania i na tej podstawie określić rozwiązania minimalizujące oddziaływanie, zwłaszcza na etapie budowy. Określono m.in., że nie należy lokalizować zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych na najcenniejszych obszarach chronionych oraz na siedliskach cennych gatunków. W razie konieczności ich lokalizacji poza pasem drogowym, lokalizację powinno się skonsultować ze specjalistami nadzoru przyrodniczego i uzyskać w razie potrzeby zezwolenie organu ochrony przyrody na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych. Należy unikać nadmiernego oświetlenia placów budowy i należy stosować oświetlenie LED, nie przyciągające nadmiernie owadów. Ze względu na to, że przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy inwestycji liniowej na znacznym obszarze (długi odcinek drogi), a droga przecina cenne przyrodniczo tereny (m.in. dolinę Rawki), inwentaryzacja wykazała występowanie chronionych gatunków siedlisk przyrodniczych w pobliżu terenu przedsięwzięcia i nie można wykluczyć, że pojawią się gatunki podlegające ochronie również na placu budowy lub w jego pobliżu, tut. Organ uznał za zasadne, biorąc również wytyczne zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, prowadzenie nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zapewnienie nadzoru

przyrodniczego na etapie budowy pozwoli uniknąć m.in. przypadkowego zniszczenia chronionych gatunków, wypełnienia warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z zakresu środowiska przyrodniczego oraz właściwego przebiegu prac zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zniszczenie osobników gatunków chronionych, ich siedlisk i ostoi, działania mogące mieć negatywny wpływ na gatunki chronione, jak również przenoszenie osobników gatunków chronionych wymaga uzyskania stosownego zezwolenia właściwego organu.

Prace o charakterze porządkowym będą prowadzone w obrębie cieków, jednak nie przewiduje się ograniczenia przepływu. Przewidywany zakres prac związanych z udrożnieniem cieków, polegać będzie na koszeniu, naprawie skarp i umocnień w obrębie pasa drogowego autostrady. W sentencji niniejszej decyzji określono warunki, na jakich możliwe jest prowadzenie prac w rejonie cieków lub rowów. Rozwiązania pozwolą zminimalizować oddziaływanie na etapie budowy związane z ryzykiem zanieczyszczenia wód lub negatywnym wpływem na przyrodę ożywioną.

Jak wynika z aneksu nr 2 do KIP cała autostrada jest ogrodzona i tak pozostanie, planuje się jedynie drobne korekty ogrodzenia, których zakres wskazano w sentencji niniejszej decyzji. Ogrodzenie o parametrach określonych w dokumentacji zapewni właściwe zabezpieczenie w stosunku do migrujących zwierząt. Jednocześnie istniejący system przejść pozwoli na ich bezpieczne przejście w poprzek drogi. Jak wynika z aneksu nr 1 do KIP prace wykonywane w rejonie przejść dla zwierząt na analizowanym odcinku A2 będą wykonywane bez istotnej ingerencji w przejścia. Po wykonaniu prac dotychczasowa funkcjonalność przejść będzie zachowana. Nie powstaną żadne dodatkowe bariery dla zwierząt. Jedynie w przypadku przejść w km ok. 387+870 prace będą wykonywane m.in. w strefie dojścia do przejść (poszerzenie jezdni, podwyższenie skarpy rowu, korekta pasa technologicznego i ogrodzenia). Prace w ww. km będą związane z podwyższeniem skarpy rowu i korekty ogrodzenia będą prowadzone w odległości min. 5 metrów od osi przejścia. Prace związane z korektą pasa technologicznego będą prowadzone m.in. w strefie dojścia do przejść. Obiekt pozostaje bez zmian.

Jak wynika z aneksu nr 1 do KIP w ramach realizacji przedsięwzięcia nie zajdzie potrzeba wycinki drzew i krzewów. Jak opisano w KIP, ewentualna wycinka może dotyczyć jedynie samosiejek, które mogłyby pojawić się do czasu rozpoczęcia prac budowlanych w liniach rozgraniczających. Ewentualne wycinki samosiejek nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko przyrody ożywionej. Biorąc powyższe pod uwagę zasadnie uznano określenie terminu wycinki poza okresem lęgowym ptaków lub pod nadzorem przyrodniczym, w celu zbadania zadrzewienia na okoliczność występowania aktywnych miejsc lęgowych ptaków.

Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania oprócz tych wskazanych w niniejszej decyzji.

Biorąc powyższe pod uwagę 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 daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

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.

Posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia podmiotu z konieczności uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.).

Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 ze zm.) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu (e-puap)
2. PGW Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie (e-puap)



Łódź, 22 czerwca 2021 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 9/2021 z 22 czerwca 2021 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: WOOŚ.420.6.2020.JCh.24

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) - granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu”.

Przedmiotem zadania inwestycyjnego jest rozbudowa autostrady A2 – Autostrada Wolności na odcinku od km ok. 365+261 do km ok. 411+466 (od węzła Łódź Północ (bez węzła) do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego). Pełni ona funkcję tranzytową na kierunku wschód – zachód. Długość odcinka podlegającego analizie wynosi ok. 46,2 km. Autostrada Wolności przebiega w granicach wielu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miast i gmin znajdujących się na przebiegu przedmiotowego przedsięwzięcia.

Projektowane poszerzenie autostrady o dodatkowe pasy ruchu polegać będzie na poszerzeniu każdej jezdni o 3,0 m (odcinek od węzła „Łódź Północ” do granicy województw) po wewnętrznych stronach jezdni, z wykorzystaniem istniejącego szerokiego środkowego pasa dzielącego. Wraz z poszerzeniem jezdni zmieni się szerokość pasów ruchu: w istniejącym przekroju 2x2 szerokość pasów ruchu wynosi 3,75 m (2x3,75 m na każdej jezdni), a w projektowanym docelowym przekroju 2x3 szerokość pasów ruchu będzie wynosić 3,50 m (3x3,50 m na każdej jezdni).

Parametry techniczne przedmiotowego przedsięwzięcia przedstawiają się następująco:

- klasa drogi: A;
- nośność: 115 kN/oś;
- kategoria ruchu: KR7;
- przekrój poprzeczny: 2x3;
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m;
- szerokość pasa awaryjnego: 3,0 m;
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2,5%;
- szerokość poboczy gruntowych: min. 1,25 m (z poszerzeniami pod ekrany akustyczne, oświetlenie lub inne niezbędne elementy);
- szerokość pasa dzielącego: 5,0 m (w tym obustronne opaski po 0,5 m).

W zakres przedmiotowego przedsięwzięcia wchodzi m.in.:

- rozbiórki elementów pasa dzielącego (bariery, oznakowanie pionowe, ścieki korytkowe),
- przebudowa urządzeń odprowadzających wodę z pasa dzielącego (regulacja sytuacyjno-wysokościowa wpustów w pasie dzielącym),
- rozbiórka części nawierzchni istniejącej autostrady w celu połączenia z nową nawierzchnią,
- budowa nowej nawierzchni dla dodatkowego pasa ruchu wraz z połączeniem z nawierzchnią istniejącą,

- budowa ścieków korytkowych dla odwodnienia pasa dzielącego,
- ustawienie barier i oznakowania pionowego,
- wykonanie nowego oznakowania poziomego autostrady,
- przebudowa oświetlenia,
- budowa dodatkowych wpustów/ścieków skarpowych dla potrzeb odwodnienia przekroju docelowego,
- budowa nowej nawierzchni oraz naprawa spękań,
- budowa nowej nawierzchni lub wzmocnienie istniejącej nawierzchni w zakresie występowania spękań,
- przebudowa istniejącego oświetlenia; budowa Systemu Zarządzania Ruchem.

Na czas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się prowadzenie ruchu po zwężonych jezdniach autostrady. Powierzchnia zajęcia terenu dla pasa drogowego w granicach linii rozgraniczających wynosi ok. 550 ha. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest planowana budowa nowych obiektów. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie skutkowałą koniecznością wyburzenia budynków. W zakresie branży sanitarnej nie przewiduje się budowy i przebudowy infrastruktury. Nie przewiduje się przebudowy istniejących sieci w miejscu dobudowy trzeciego pasa. Istniejące oświetlenie drogowe zostanie przebudowane zgodnie z aktualnymi wymaganiami GDDKiA m.in. zastosowane zostaną oprawy energooszczędne typu LED.

Przebudowa rowów w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie w następującym zakresie:

Zlewnia.	Zakres przebudowy rowu:
od km 365+261 do km 394+500 - ODCINEK A	
A2 od km 363+480 do km 366+300 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 84 m
A2 od km 366+648 do km 366+937 droga obsługująca od km 366+648 do km 366+937	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 44 m
A2 od km 366+937 do km 368+040 droga obsługująca od km 366+648 do km 368+040 droga dojazdowa droga powiatowa	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 292 m
A2 od km 371+160 do km 373+080 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 58 m
A2 od km 374+220 do km 375+280 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 120 m
A2 od km 376+240 do km 376+673 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 100 m
A2 od km 376+240 do km 376+673 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 100 m
A2 od km 376+720 do km 377+266 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 140 m
A2 od km 376+720 do km 377+266 droga obsługująca droga gminna	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 50 m
A2 od km 379+440 do km 381+235 droga obsługująca	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 150 m
A2 od km 379+440 do km 381+235 droga obsługująca droga dojazdowa droga gminna	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 150 m

A2 od km 381+235 do km 382+068	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 120 m
droga obsługująca	
droga powiatowa	
A2 od km 384+380 do km 385+705	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 200 m
droga obsługująca	
łącznica	
A2 od km 387+320 do km 388+141	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 180 m
droga obsługująca	
A2 od km 387+320 do km 388+141	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 180 m
droga obsługująca	
od km 394+500 do km 411+465 - ODCINEK B	
A2 od km 394+788 do km 395+337	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 183 m
droga obsługująca	
droga dojazdowa	
A2 od km 395+337 do km 395+710	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 43 m
droga obsługująca	
droga dojazdowa	
A2 od km 396+216 do km 396+400	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 30 m
droga obsługująca	
A2 od km 396+653 do km 396+965	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 25 m
droga obsługująca	
A2 od km 397+046 do km 397+125	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 15 m
droga obsługująca	
A2 od km 398+310 do km 399+295	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 25 m
droga obsługująca	
A2 od km 398+248 do km 399+295	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 60 m
droga obsługująca	
A2 od km 399+546 do km 400+560	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 32 m
droga obsługująca	
droga gminna	
A2 od km 401+052 do km 401+452	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 15 m
droga obsługująca	
droga gminna	
A2 od km 401+452 do km 401+885	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 40 m
droga obsługująca	
A2 od km 402+378 do km 403+469	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 88 m
droga obsługująca	
A2 od km 402+378 do km 403+469	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 88 m
droga obsługująca	
droga dojazdowa	
A2 od km 404+510 do km 404+631	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 9 m
droga obsługująca	
A2 od km 404+470 do km 404+631	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 6 m
droga obsługująca	
A2 od km 404+631 do km 404+883	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 60 m
droga obsługująca	
droga gminna	
A2 od km 404+631 do km 404+883	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 60 m
droga obsługująca	
droga gminna	
droga dojazdowa	
A2 od km 405+000 do km 405+108	podwyższenie przeciwskarpy rowu na długości ok. 20 m
droga obsługująca	
A2 od km 405+760 do km 406+045	podwyższenie przeciwskarpy

droga obsługująca	rowu na długości ok. 22 m
A2 od km 405+760 do km 406+045	podwyższenie przeciwnskarp
droga obsługująca	rowu na długości ok. 22 m
A2 od km 406+045 do km 406+724	podwyższenie przeciwnskarp
droga obsługująca	rowu na długości ok. 130 m
droga Wojewódzka	
A2 od km 408+809 do km 409+455	podwyższenie przeciwnskarp
droga obsługująca	rowu na długości ok. 78 m
A2 od km 408+809 do km 409+455	podwyższenie przeciwnskarp
droga obsługująca	rowu na długości ok. 64 m
A2 od km 409+455 do km 410+030	podwyższenie przeciwnskarp
droga obsługująca	rowu na długości ok. 34 m
A2 od km 409+455 do km 410+387	podwyższenie przeciwnskarp
droga obsługująca	rowu na długości ok. 40 m

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/