



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W ŁODZI**

Łódź, 26 lutego 2016 r.

WOOS-I.4200.2.2015.MG.27  
(poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG)

**DECYZJA Nr 5/2016  
z dnia 26 lutego 2016 r.  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 1, art. 75 ust. 1 lit. a, tiret pierwsze oraz art. 82 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 (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, oraz na podstawie § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w sprawie administracyjnej zainicjowanej wnioskiem z 25 kwietnia 2013 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi działającej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego”,

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego, w wariantcie proponowanym przez Inwestora, tj. W6 drogi S12 oraz wariant W4 z przejściem na wariant W5 od ok. km 18+000 drogi S74 i jednocześnie:**

**I. Określam:**

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

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego o następujących parametrach technicznych:

- klasa techniczna drogi – S,
- prędkość projektowa  $V_p = 100$  km/h,
- prędkość miarodajna  $V_m = 110$  km/h,
- liczba jezdni – 2,
- liczba pasów ruchu – 2x2 (docelowo 2x3),

- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m,
- szerokość pobocza ziemnego – 1,80 m,
- pas dzielący wraz z opaskami 0,5 m – 12,0 m (etap II przy trzech pasach ruchu 5,0 m)
- pionowa skrajnia drogi – co najmniej 4,7 m,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

W ciągu drogi ekspresowej S12 planowane są następujące węzły:

- Rokszyce zintegrowany z węzłem autostradowym „Bełchatów” w km 0+000,
- Piotrków Trybunalski w km 5+260, droga przecinająca DK 91 (GP),
- Włodzimierzów w km 15+795, droga przecinająca DW 742 (G),
- Sulejów w km 23+250, droga przecinająca DK 74 (GP),
- Mniszków w km 27+545, droga przecinająca DK 12 (GP),
- Kozenin w km 35+180, droga przecinająca S74 (S),
- Januszewice w km 43+785, droga przecinająca DW 713 (G),
- Opoczno w km 49+410, droga przecinająca DW 726 (G).

W ciągu drogi ekspresowej S74 planowane są następujące węzły:

- Kozenin w km 0+354, droga przecinająca S12 (S),
- Paradyż w km 7+033, droga przecinająca DK 74 (GP),
- Żarnów w km 16+176, droga przecinająca DW 726 (G),
- Bronów w km 19+126, droga przecinająca DW 746 (G),
- Grębieńce w km 22+838, droga przecinająca DK 74 (GP).

Na długości projektowanego odcinka dróg ekspresowych przewidziano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (zwane dalej MOP):

- Witów Kolonia (Typ III) w km 11+100 strona lewa, gm. Sulejów,
- Komorniki (Typ II) w km 11+100 strona prawa, gm. Sulejów,
- Mniszków (Typ I) w km 31+450 strona lewa, gm. Mniszków,
- Świeciechów (Typ I) w km 31+450 strona prawa, gm. Mniszków,
- Bielowice (Typ III) w km 55+100 strona prawa, gm. Opoczno,
- Wygnanów (Typ II) w km 55+800 strona lewa, gm. Opoczno,
- Solec (Typ III) w km 12+510 strona lewa, gm. Paradyż,
- Solec (Typ II) w km 12+300 strona prawa, gm. Paradyż.

Wariant inwestorski W6 drogi S12 rozpoczyna się na węźle Rokszyce zlokalizowanym na przecięciu z autostradą A1. Kolejno mija po prawej stronie m. Bujny i Kolonia Bujny, przecina drogę powiatową nr 1500E i kieruje się na wschód, gdzie powyżej m. Longinówka krzyżuje się z liniami kolejowymi LK 24 relacji Piotrków – Ług i LK01 relacji Warszawa – Katowice oraz drogą krajową nr 91, tworząc węzeł Piotrków Trybunalski. Następnie droga mijając południowy skraj m. Witów, kieruje się na północ pomiędzy m. Kłudzice i Witów-Kolonia, by niedaleko m. Kałek skierować się ponownie na wschód. Nie zmieniając kierunku, droga ekspresowa przecina drogę powiatową nr 1913E, rzekę Luciąża, a następnie poniżej m. Włodzimierzów drogę wojewódzką nr 742, tworząc węzeł o nazwie tej miejscowości. Dalej trasa wariantu W6 przecina drogę powiatową nr 1524E, omijając m. Wójtostwo i kierując się na wschód po południowej stronie m. Sulejów, przekracza rzekę Pilicę w najwęższym miejscu tuż przy granicy wyznaczonego na rzece obszaru Natura 2000 – w granicę obszaru wchodząc na długości 20 m. Następnie trasa wariantu kieruje się na północny-wschód, przecina drogę krajową nr 74 przy granicy gminy Sulejów i Aleksandrów i dalej przecinając drogę krajową nr 12 w bliskim sąsiedztwie m. Strzelce kieruje się na wschód i omija kompleks leśny, przecina drogę powiatową nr 3921E, a następnie

ponownie przecina drogę krajową nr 12, na przecięciu której tworzy węzeł o nazwie Mniszków. Następnie trasa wariantu W6 kieruje się na północny-wschód. Po przecięciu drogi powiatowej nr 1501E, omijając po lewej stronie m. Jawor Wieś, krzyżuje się z drogą krajową nr 12 i przecina postulowany w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego przebieg drogi S74 w sąsiedztwie m. Kozenin, tworząc węzeł o nazwie tejże miejscowości. Dalej trasa wariantu krzyżuje się z drogami powiatowymi nr 3127E i 4329E, omija po południowej stronie m. Sławno i nie zmieniając kierunku, pomiędzy m. Gawrony i m. Januszewice, przecina drogę wojewódzką nr 713, tworząc węzeł o nazwie Januszewice. Następnie droga przecina po północnej stronie m. Opoczno linię kolejową LK25 relacji Łódź Kaliska – Dębica oraz linię kolejową CMK relacji Zawiercie – Grodzisk, a także drogę wojewódzką nr 726, gdzie zlokalizowano węzeł Opoczno. Następnie trasa wariantu, po przecięciu drogi powiatowej nr 3109E w sąsiedztwie m. Strugi i nr 3108E sąsiedztwie m. Międzybórz, szerokim łukiem zmienia kierunek na południowo-wschodni, gdzie przekracza rzekę Drzewiczkę i po przecięciu drogi powiatowej nr 3111E, omijając po lewej stronie m. Wygnanów i m. Wólka Karwicka, wpisuje się na granicy województw łódzkiego i mazowieckiego do kontynuowanego korytarza drogi ekspresowej S12.

Całkowita długość wariantu inwestorskiego (W6) S12 to około 61,100 km.

Wariant inwestorski W4 drogi S74 rozpoczyna się węzłem zlokalizowanym na przecięciu z planowaną drogą S12, w rejonie m. Kozenin i biegnie w kierunku południowym, a następnie łukiem zmieniając niemal o 90 stopni kierunek na wschodni, przecina drogę krajową nr 74 i dalej drogę powiatową nr 3118E w sąsiedztwie m. Paradyż, tworząc węzeł o nazwie tejże miejscowości. Dalej trasa wariantu biegnie pomiędzy m. Sylwerynów i Adamów, a następnie pomiędzy m. Solec i m. Budków przecina linię kolejową LK04 CMK relacji Zawiercie – Grodzisk oraz drogę krajową nr 74 i biegnąc dalej po jej lewej stronie, mijając m. Topolice, przecina drogę wojewódzką nr 726, tworząc węzeł Żarnów. Za węzłem Żarnów trasa przechodzi łącznikiem z wariantu W4 na wariant W5. Do ok. km 17+000 trasa biegnie w wariacie W4 S74 – od ok. km 18+000 trasa biegnie w wariacie W5 S74. Wariant W5 drogi na przecięciu z drogą wojewódzką nr 746 w sąsiedztwie m. Bronów tworzy węzeł o nazwie tejże miejscowości. Dalej droga przebiega pomiędzy m. Paszkowice i m. Wierzchowisko, mijając po prawej stronie m. Grębienice, gdzie w sąsiedztwie tej miejscowości zaplanowano węzeł o nazwie tejże miejscowości, wpisuje się na granicy województw łódzkiego i świętokrzyskiego do kontynuowanego korytarza drogi ekspresowej S74. Całkowita długość wariantu inwestorskiego (W4 i W5) S74 to około 24,250 km.

## **2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

- 2.1. Do prac używać sprawnego technicznie sprzętu, kontrolować na bieżąco stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie, tak aby charakteryzowały się korzystnymi własnościami akustycznymi oraz były w pełni sprawne technicznie – zabezpieczyć to przed wyciekami oleju (i innych płynów eksploatacyjnych) oraz nie wpłynęły negatywnie na stan techniczny budynków (poprzez wibracje) znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej drogi;
- 2.2. Prace wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności, substancji chemicznych używać zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach (poza bezpośrednim sąsiedztwem koryt rzek), aby maksymalnie ograniczyć możliwość wycieków paliwa, oleju czy innych substancji bezpośrednio do ziemi i wód powierzchniowych;
- 2.3. Nie należy lokalizować zapleczy budowy i baz materiałowo-surowcowych w bliskim otoczeniu lub bezpośrednio na obszarach:

- a) szczególnego zagrożenia wód podziemnych (z uwagi na brak warstw izolujących pierwszy poziom wodonośny oraz płytkie zaleganie ww. poziomu wód gruntowych),
  - b) cieków naturalnych oraz rowów melioracyjnych (min. 30 m ),
  - c) podmokłych,
  - d) ochrony akustycznej,
  - e) objętych strefą ochrony uzdrowiskowej,
  - f) objętych strefą ochrony konserwatorskiej,
  - g) leśnych lub bezpośrednio sąsiadujących z obszarami leśnymi;
- 2.4. Bazy techniczne i składy materiałów budowlanych lokalizować poza lasami, poza dolinami rzek. W przypadku konieczności lokalizacji baz lub składów w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 (wynikającej ze względów logistycznych) ich liczbę ograniczyć do minimum, a zasięg bazy ograniczyć do terenu przewidzianego pod budowę drogi lub miejsc obsługi podróżnych;
- 2.5. Zorganizować place budowy i ich zaplecza zapewniając oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne przekształcenie jego powierzchni, drogi dojazdowe do obsługi placów budowy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Nie wyznaczać dróg przeznaczonych na dowóz materiałów budowlanych i dojazd maszyn budowlanych na teren budowy w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów zabytkowych oraz w miarę możliwości w sąsiedztwie obiektów o szczególnej wartości zabytkowej. Drogi dojazdowe wytyczyć w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi;
- 2.6. Wyposażyć zaplecza budowy w przenośne sanitariaty, które należy regularnie opróżniać lub odprowadzać ścieki bytowe do tymczasowych zbiorników bezodpływowych, a następnie wywozić do oczyszczalni ścieków przez uprawnione podmioty;
- 2.7. Wydzielić na placu budowy miejsca awaryjnych napraw sprzętu oraz bieżącej konserwacji sprzętu technicznego – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodne substancjami ropopochodnymi oraz wyposażyć wymienione w niniejszym punkcie miejsca w sorbenty substancji ropopochodnych;
- 2.8. Place postojowe sprzętu budowlanego, miejsca przechowywania substancji zawierających oleje i bazy materiałowe z substancjami podatnymi na migrację i cieczami, wykonać na uszczelnionym podłożu i wyposażyć w sorbenty substancji ropopochodnych;
- 2.9. Tankowanie sprzętu budowlanego powinno odbywać się w miejscach i w sposób wykluczający zanieczyszczenie wód i gleby;
- 2.10. W wypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te powinny zostać natychmiast zebrane i przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenia do gospodarowania tego typu odpadami;
- 2.11. Ograniczyć uciążliwości związane z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy;
- 2.12. W celu ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy należy:
- a) ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy przez stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach,
  - b) masy mineralno-bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające emisję oparów asfaltów,
  - c) stosować technologie minimalizujące ilość lepiszcza,
  - d) drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie,
  - e) stosowanie plandeki na samochodach przewożących materiały sypkie;

- f) roboty nawierzchniowe prowadzić w miarę możliwości (o ile pozwoli na to harmonogram prac budowlanych) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowanie substancji odorotwórczych,
- 2.13. W momencie prowadzenia prac budowlanych, zapewnić mieszkańcom swobodny dostęp do własnych posesji;
- 2.14. Prowadzić stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami (prace powinny być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanych robotników);
- 2.15. Należy zabezpieczyć wody powierzchniowe i podziemne przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wyłukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego;
- 2.16. Opracować efektywną procedurę postępowania w przypadku wycieku płynów eksploatacyjnych z użytkowanego sprzętu technicznego (ze szczególnym uwzględnieniem dostępności środków zapobiegających rozprzestrzenianiu zanieczyszczeń – zestawy adsorberów oraz absorberów);
- 2.17. Stosować materiały budowlane spełniające standardy jakościowe określone obowiązującymi przepisami oraz normami, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie oraz wykazujących jak najmniejsze obciążenie dla środowiska;
- 2.18. Prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w razie konieczności zapewnić nadzór odpowiednich specjalistów, w tym herpetologa, ornitologa, fitosocjologa, ichtiologa, chiropterologa;
- 2.19. Rolą nadzoru jest zapobieganie stratom (np. poprzez ewakuację zwierząt z zasięgu prac budowlanych), jak też zapobieganie obecności zwierząt w pasie budowy (np. przez monitorowanie i zapobieganie powstawaniu okresowych zalewisk, które mogłyby być zasiedlone przez płazy);
- 2.20. W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i wykrywania zagrożeń dla zwierząt prace wykonywać pod nadzorem przyrodniczym, który powinien funkcjonować w trakcie całego etapu realizacji. W ramach nadzoru powinna zostać dokonana weryfikacja lokalizacji stanowisk występowania płazów i innych chronionych gatunków w rejonie inwestycji. Weryfikacja ta powinna wskazać m.in. ewentualne dodatkowe miejsca, gdzie należy zastosować wygradzenia ochronne przed płazami na etapie budowy;
- 2.21. Roboty budowlane i rozbiórkowe z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego w rejonie zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, chyba, że przy technologii wykonywania poszczególnych obiektów niezbędna jest praca ciągła, w szerszym niż podany wymiarze godzin;
- 2.22. Prace budowlane prowadzić tak, aby nie naruszyć konstrukcji znajdujących się w sąsiedztwie obiektów budowlanych. Należy prowadzić monitoring konstrukcji obiektów budowlanych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót budowlanych pod kątem ich ewentualnych uszkodzeń;
- 2.23. Gospodarkę odpadami należy prowadzić w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska. W szczególności gospodarka odpadami nie może powodować zagrożenia dla wody, powietrza, gleby, roślin lub zwierząt, powodować uciążliwości przez hałas lub zapach, wywoływać niekorzystnych skutków dla terenów zamieszkałych lub miejsc o szczególnym znaczeniu, w tym kulturowym i przyrodniczym;
- 2.24. Gospodarkę odpadami prowadzi m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie oraz przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku;

- 2.25. Należy przyjąć następującą hierarchię sposobów postępowania z odpadami:
  - a) zapobieganie powstawaniu odpadów,
  - b) przygotowywanie do ponownego użycia,
  - c) recykling,
  - d) inne procesy odzysku,
  - e) unieszkodliwianie;
- 2.26. Nie należy dopuszczać do mieszania się odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne oraz odpadami obojętnymi;
- 2.27. Odpady magazynować w wyznaczonych, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych miejscach, wyłożonych materiałami izolacyjnymi;
- 2.28. Stosować kompleksowe rozwiązania dotyczące odpadów powstających podczas prac budowlanych (m.in. wprowadzić selektywną zbiórkę odpadów na etapie ich wytworzenia, w celu skierowania maksymalnej ilości wytworzonych odpadów do odzysku czy unieszkodliwiania, a jedynie w ostateczności odpady kierować na składowisko, sprawnie organizować miejsca czasowego magazynowania powstających odpadów) – wprowadzić zakaz magazynowania odpadów bezpośrednio na gruncie;
- 2.29. Zabezpieczyć miejsca magazynowania materiałów i odpadów, zaplecza socjalnego przed penetracją ludzi i sprzętu na ten teren (np. zastosowanie ogrodzenia), w razie potrzeby wprowadzić płotki wygradzające teren budowy przy drodze – tak by gatunki drobnych zwierząt nie miały możliwości przedostania się na ten teren;
- 2.30. Prace budowlane rozpocząć od usunięcia zieleni, najlepiej w okresie największego uspokojenia przyrodniczego (późna jesień, zima, do wczesnej wiosny);
- 2.31. Zajęcie terenu może nastąpić w dowolnym terminie tylko pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, na odcinkach o potwierdzonym przez nadzór przyrodniczy braku par lęgowych i na określonych przez nadzór warunkach;
- 2.32. Ziemię urodzajną należy zdjąć z powierzchni całego pasa robót ziemnych na głębokości faktycznego stanu zalegania;
- 2.33. Pozyskany humus przeznaczony do późniejszego wykorzystania do zakładania zieleni należy po zdjęciu magazynować w regularnych przyzmach, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych i zwierząt;
- 2.34. Niezanieczyszczone masy ziemne pozyskiwane z wykopów, wykorzystać w pierwszej kolejności do formowania nasypów pod projektowaną drogę;
- 2.35. Niezanieczyszczone masy ziemne, w tym humus, nieprzewidziane do zagospodarowania w miejscu wytworzenia należy traktować jako odpad i postępować z nimi zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi odpadów;
- 2.36. Masy ziemne składować z dala od drzew tak, by nie przysypywać pni drzew, nie naruszać bryły korzeniowej podczas prowadzenie prac ziemnych oraz innych prac związanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzeniowej lub krzewów, nieprzewidzianych do wycinki w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom;
- 2.37. Do rekultywacji terenu należy użyć ziemi pozbawionej nasion oraz fragmentów roślin (kłącza, łodygi) ekspansywnych i inwazyjnych obcego pochodzenia. Masy ziemne zawierające nasiona oraz fragmenty roślin (kłącza, łodygi) ekspansywnych i inwazyjnych obcego pochodzenia wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym, przekazać do unieszkodliwiania;

- 2.38. W przypadku zanieczyszczeń gleby lub ziemi podczas realizacji przedsięwzięcia, należy wykonać rekultywację zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących standardów jakości gleby lub ziemi;
- 2.39. Masy ziemne z wykopów zanieczyszczone w stopniu przekraczającym standardy jakości gleby lub ziemi, należy przekazać do unieszkodliwienia, zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 2.40. Miejsca składowania substancji podatnych na migrację wodną, do czasu zakończenia budowy wyścielić materiałami izolacyjnymi;
- 2.41. Po zakończeniu prac budowlanych zalecane jest przeprowadzenie rekultywacji bieżącej zdegradowanych terenów oraz uruchomienie szybkich procesów życia biologicznego na terenach o naruszonej strukturze;
- 2.42. W przypadku wyłowienia zwierząt z gatunków inwazyjnych, nie wolno wprowadzać ich ponownie do środowiska;
- 2.43. Przed likwidacją i zasypaniem wykopów z wodą (w przypadku możliwość zagnieżdżenia się w nich zwierząt należących do gatunków prawnie chronionych, m.in. płazów), osoba zajmująca się nadzorem przyrodniczym powinna sprawdzić dno i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku ich stwierdzenia (zarówno postaci dorosłe jak i młodociane – gdyby takowe wystąpiły), należy je wyjąć i przenieść w inne bezpieczne miejsce, z dala od placu budowy zgodnie ze stosownymi zezwoleniami. Po wyłowieniu zwierząt zbiorniki zasypywać tak szybko jak to możliwe;
- 2.44. Likwidację siedlisk płazów kolidujących z trasą należy wykonać w terminie od 16 sierpnia do 15 października, optymalny termin to wrzesień. Prace prowadzić po zakończonym okresie rozrodu oraz migracji osobników młodocianych, przy warunkach pogodowych gwarantujących wysoką aktywność osobników;
- 2.45. Przy likwidacji zbiorników wodnych, prace należy rozpocząć od stopniowego obniżenia lustra wody. Po obniżeniu poziomu wody do wskazanego przez nadzór przyrodniczy należy przeszukać dno za pomocą siatki czerpakowej. Po zakończeniu odłowu można zacząć zasypywać staw jednostronnym frontem roboczym, pozwalając zwierzętom na ewentualną ucieczkę. W tym okresie należy kontynuować odłów i przesiedlenia pozostałych osobników;
- 2.46. Dodatkowo zadaniem przyrodnika (prowadzącego nadzór przyrodniczy) jest stałe doglądanie terenu w okresie wegetacyjnym następującym po zlikwidowaniu zbiornika, w ramach monitoringu przyrodniczego. Konieczne są kontrole herpetologiczne – płazy mogą się schodzić w miejsce nieistniejącego zbiornika. W przypadku ich obecności należy przenieść je do siedlisk zastępczych nie objętych inwestycją, gdzie aktualna inwentaryzacja przyrodnicza stwierdziła obecność tych gatunków (zgodnie ze stosownymi zezwoleniami);
- 2.47. Osoba zajmująca się nadzorem herpetologicznym powinna dopilnować, aby wszelkie studzienki kanalizacyjne lub inne otwory, w które mogłyby wpaść zwierzęta, były szczelnie zamknięte lub zabezpieczone przed możliwością uwięzienia zwierząt;
- 2.48. Do czasu likwidacji zastoisk i przeniesienia organizmów wodnych w inne miejsce należy je odpowiednio zabezpieczyć (np. płótkami), tak by w czasie prac budowlanych nie dochodziło do zabijania, rozjeżdżania płazów. Zbiorniki należy zasypywać etapami, aby organizmy wodne, których nie udało się odłowić, miały szansę na opuszczenie zbiorników. Prace w rejonie zbiorników należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym;
- 2.49. Na terenie budowy nie należy dopuszczać do tworzenia się warunków do powstania zalewisk, będących potencjalnym siedliskiem płazów i innych organizmów wodnych, w celu ochrony zwierząt przed rozjeżdżaniem;
- 2.50. Osobniki cennych gatunków roślin, które rosną w granicach pasa drogowego należy przenosić na stanowiska zastępcze. Prace związane z ich przenoszeniem należy przeprowadzić pod

kontrolą botanika, który wskaże docelowe nowe ich lokalizacje. Właściciel lub zarządca gruntu, na którym ma znajdować się stanowisko zastępcze musi zostać o tym fakcie powiadomiony i wyrazić na to zgodę;

- 2.51. W celu ochrony stanowisk archeologicznych i zminimalizowania potencjalnych uszkodzeń należy stosować się do następujących zaleceń:
- a) w fazie budowy w trakcie robót ziemnych (odhumusowywania terenu), niezbędny jest ścisły nadzór archeologiczny w miejscach stanowisk kolidujących bądź będących w bliskim sąsiedztwie ratowniczych wykopalisk archeologicznych,
  - b) w przypadku odkrycia wcześniej nierozpoznanego znaleziska archeologicznego na wykonawcy ciąży obowiązek wstrzymania robót i powiadomienia Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta/burmistrza/prezydenta miasta, stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków,
  - c) wznowić wstrzymane roboty tylko po uzyskaniu zgody Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków;
- 2.52. W przypadku przeprowadzania badań archeologicznych należy zachować ostrożność w miejscach, gdzie stanowiska archeologiczne pokrywają się z terenami o szczególnych walorach przyrodniczych;
- 2.53. Prace budowlane w sąsiedztwie cmentarzy rzymsko – katolickich w m. Sołek należy prowadzić z dużą ostrożnością i nie stosować w ich sąsiedztwie maszyn powodujących duże wibracje tak, aby nie uszkodzić zabytkowych nagrobków;
- 2.54. Koła pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę publiczną należy oczyszczać z zanieczyszczeń (np. błota) strumieniem wody lub sprężonego powietrza. Wykonawca robót budowlanych odpowiada za utrzymanie czystości na drodze publicznej w rejonie wyjazdu z budowy. Wszelkie ewentualne zanieczyszczenia na drogach dojazdowych do budowy muszą być natychmiast usunięte przez Wykonawcę;
- 2.55. Należy zadbać, by roślinność w liniach rozgraniczających nie przeznaczona do usunięcia oraz zlokalizowana w sąsiedztwie inwestycji nie uległa uszkodzeniu. W tym celu, zieleń adaptowaną w obrębie terenu budowy i w jego bezpośrednim sąsiedztwie należy zabezpieczyć na okres wykonywania robót przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz zanieczyszczeniem gleby w obrębie systemu korzeniowego;
- 2.56. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
- a) pnie drzew zabezpieczyć na czas budowy osłonami (np. z desek, siatki, słomy),
  - b) wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub niewielkimi koparkami, a odsłonięte fragmenty korzeni osłonić matą słomianą lub jutową, którą należy regularnie zwilżać wodą,
  - c) nie lokalizować placów składowych w obrębie zasięgu koron drzew,
  - d) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
  - e) w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach,
  - f) prace w rejonie drzew nie przeznaczonych do wycinki prowadzić pod nadzorem specjalisty przyrodnika;



- 2.57. Można również zastosować zabezpieczenie w formie wygradzenia grupy drzew płotem, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pnia;
- 2.58. W przypadku, gdy nie ma miejsca na umieszczenie ogrodzenia wokół drzew pojedynczych, należy je zabezpieczyć poprzez obłożenie pnia drzewa matą słomianą lub jutową, bądź otoczenie rozciętą zużytą oponą samochodową u nasady pnia oraz w połowie jego wysokości, a następnie wykonanie obudowy z desek do wysokości pierwszych gałęzi, ale nie więcej niż 2,5 m, określonej indywidualnie dla każdego drzewa lub za pomocą innych dostępnych materiałów nieszkodliwych dla zabezpieczanych drzew, np. wielokrotne owinięcie pnia siatką z tworzywa sztucznego;
- 2.59. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów;
- 2.60. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków czyli od 1 września do końca lutego;
- 2.61. Drzewa po ścięciu należy odłożyć (w postaci całego pnia głównego z podciętych głównymi konarami) obok miejsca ścięcia i pozostawić, na co najmniej 24 godziny (optymalnie na 48 godzin), aby dać czas na ich opuszczenie potencjalnie zasiedlającym je nietoperzom;
- 2.62. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia uwzględnić nowe nasadzenia roślinne. Zaprojektowana zieleń służąca celom ochronnym powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę. Gatunki drzew i krzewów należy dostosować do warunków siedliskowych i charakteru istniejącej zieleni. Straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, przy uwzględnieniu uwarunkowań siedliskowych, architektury krajobrazu, ochrony zabytków, wymogów bezpieczeństwa oraz warunków technicznych;
- 2.63. W celu zmniejszenia oddziaływania na krajobraz celowe jest zaprojektowanie zieleni drogowej towarzyszącej ekranom akustycznym oraz przejściom dla zwierząt;
- 2.64. W ramach działań kompensacyjnych należy wprowadzić maksymalną ilość nasadzeń – na ile będzie to możliwe ze względów technicznych. Planowane nasadzenia zieleni powinny zostać wykonane z wykorzystaniem rodzimych gatunków drzew i krzewów z uwzględnieniem gatunków miododajnych. Niedopuszczalne jest stosowanie gatunków obcego pochodzenia w miejscach, gdzie droga przecina lub sąsiaduje z ekosystemami naturalnymi i półnaturalnymi. Należy przestrzegać bezwzględnego zakazu stosowania gatunków inwazyjnych jak np. czeremcha amerykańska *Padus serotina* czy robinia akacja *Robinia pseudoacacia*, dąb czerwony *Quercus rubra*;
- 2.65. O ile to możliwe, nie oświetlać placów budowy na odcinkach preferowanych przez nietoperze:
- fragmenty łąk w dolinie Lubrzanki (droga S12),
  - Las Miluch i łąki w sąsiedztwie stawów w Stoku – km 1+000 – 3+000 (droga S74),
  - krawędź lasu – rejon km 7+000 (droga S74),
  - mozaika lasów liściastych i łąk między km 19+400 a km 20+600 (droga S74),
- Jeżeli zajdzie konieczność oświetlenia baz postojowych lub placu budowy, to do oświetlenia zastosować lampy o niskiej emisji UV o możliwie najniższym natężeniu światła;
- 2.66. Na odcinkach przebiegających przez tereny leśne się nie oświetlać drogi. W przypadku konieczności jej oświetlenia, zastosować lampy sodowe nie emitujące promieniowania UV o możliwie najniższym natężeniu światła oraz wiązkę światła ukierunkowanej w stronę jezdni;
- 2.67. W rejonie przejść dla dużych i średnich zwierząt w odległości około 200 m zaleca się nie projektować oświetlenia. W przypadku konieczności oświetlenia drogi w rejonie przejść, należy zastosować lampy o niskiej emisji UV o możliwie najniższym natężeniu światła oraz wiązkę światła ukierunkowanej w stronę jezdni;

- 2.68. Do oświetlenia drogi w rejonie węzłów komunikacyjnych stosować lampy z wiązką światła ukierunkowaną w stronę jezdni;
- 2.69. Projektowana estakada w dolinie Pilicy winna być tak długa, aby objęła całą dolinę rzeczną;
- 2.70. Po wybudowaniu estakady cały teren należy bardzo dokładnie uprzątnąć łącznie z drogami technologicznymi, które należy do zakończeniu prac rozebrać i wywieźć,
- 2.71. Należy zastosować taką technologię budowy estakady, która ograniczy do minimum możliwość trwałych zmian w środowisku. W związku z tym nie należy budować estakady metodą pali wielkośrednicowych. Zastosowanie tej metody wiąże się z koniecznością odpompowywania z odwiertów znacznej ilości zanieczyszczonej wody, która rozlewając się do doliny zmieni stan rozwijających się tam siedlisk przyrodniczych;
- 2.72. Pod wykonaną estakadą nie należy projektować żadnych nasadzeń. Teren po uprzątnięciu należy pozostawić do naturalnej sukcesji;
- 2.73. Wykonać urządzenia oczyszczające wody opadowe i roztopowe z drogi oraz zbiorniki retencyjne, a jeżeli będzie to możliwe (pozwolą na to warunki gruntowo-wodne) zbiorniki retencyjno-infiltracyjne;
- 2.74. Na odcinkach drogi przebiegających przez obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią ( $p=1\%$ ), tj.:
- a) rzeka Luciąża w km 13+460 – 13+690,
  - b) rzeka Pilica w km 19+860 – 20+100,
  - c) rzeka Drzewiczka w km 53+700 – 53+800,
- zaplanować rozwiązania techniczne, które nie spowodują zagrożenia dla planowanej drogi oraz obiektów drogowych oraz nie wpłyną na wzrost zagrożenia powodziowego przyległych terenów;
- 2.75. Zabezpieczyć projektowane obiekty odwodnieniowe przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt, np. płazów;
- 2.76. Prowadzić prace w rejonie cieków i rowów melioracyjnych w sposób nienaruszający ich ciągłości, zachować przepływ cieków i rowów, zabezpieczyć koryto i brzeg przed zasypywaniem i zanieczyszczeniami substancjami chemicznymi, które mogłyby wpłynąć negatywnie na florę i faunę związaną bezpośrednio z ciekami, w razie konieczności oczyszczać odprowadzane z wykopów wody z zawiesiny piasku, gliny itp. przed wprowadzeniem do odbiornika oraz zabezpieczyć rowy i cieki siatkami;
- 2.77. Konieczne obniżenie poziomu wód podziemnych związane z wykonywaniem wykopów nie może w sposób ciągły zakłócać stosunków wodnych;
- 2.78. Przy prowadzeniu robót w obrębie rzek i mniejszych cieków należy stosować poniższe rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie:
- a) prace w obrębie koryta rzeki i mniejszych cieków prowadzić przy niskich stanach wody,
  - b) maksymalnie ograniczyć prace budowlane ingerujące bezpośrednio w koryta rzek – tzn. prace związane z dnem rzeki, z brzegiem rzek, np. bagrowanie,
  - c) terminy prowadzenia robót należy dostosować do cyklu rozwojowego zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym,
  - d) odwodnienia budowlane należy ograniczyć do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót, zaś zasięg pionowy i poziomy odwodnienia – do zakresu uzasadnionego wykonawstwem prac,
  - e) skala i czasookres przesuszania gruntów w rejonie inwestycji lub ich nadmiernego nawilgotnienia winny uwzględniać zakres tolerancji środowiska na okresowa zmianę stosunków wodnych i możliwości adaptacyjne organizmów,

- f) po zakończeniu robót należy doprowadzić zmienione stosunki wodne do stanu zbliżonego do pierwotnego,
  - g) w miejscach kolizji z siedliskami przyrodniczymi należy zminimalizować czasowe zmiany stosunków wodnych związanych z budową przeprawy. W przypadku siedlisk, których część pozostanie w swojej dotychczasowej funkcji, po czasowym zajęciu lub trwałym włączeniu w pas drogowy, należy tak ukształtować stosunki wodne, aby odpowiadały one pierwotnemu reżimowi wodnemu i pozwalały na zachowanie ich ekosystemów;
- 2.79. W przypadku, gdzie koryta cieków będą musiały być umacniane, należy ingerencję w koryto ograniczyć do minimum. Dla zminimalizowania wpływu ewentualnego umocnienia koryta należy stosować materiały, które nie będą materiałem obcym w tej części wód oraz nie będą utrudniały migracji zwierząt – nie należy stosować materiałów betonowych i gabionów. Umocnienie koryta winno być dostosowane do prędkości i przepływu w cieku. Prace związane z umacnianiem koryta rzeki nie mogą wpłynąć negatywnie na populację ryb;
- 2.80. W celu ograniczenia wpływu projektowanych prac m.in. na środowisko gruntowo-wodne, należy wykonać projekty organizacji i technologii prowadzenia robót ziemnych i fundamentowych;
- 2.81. Podczas prowadzenia robót należy zadbać o prawidłowe tymczasowe odwodnienie wykopu, nie należy doprowadzić do nadmiernego zawilgocenia gruntów sąsiednich;
- 2.82. W celu ograniczenia możliwości niekontrolowanego zasypania koryta cieku wodnego oraz zamulenia wód powierzchniowych, ograniczyć zastosowanie sprzętu technicznego ciężkiego w otoczeniu gruntów niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie cieku;
- 2.83. W celu ograniczenia zjawiska zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez zamulenie wód ciężących w kierunku wykopów, wykonać zbiorniki ziemne (izolowane matami foliowymi), przeznaczone do czasowego gromadzenia wody odpompowywanej z wykopów, w celu poddania procesowi sedymentacji zawiesiny ogólnej. Oczyszczone w ten sposób wody należy na bieżąco odprowadzać do wybranego odbiornika;
- 2.84. Urządzenia odwadniające wykopy na czas prowadzenia robót należy wykonać w sposób zapewniający skuteczność działania zarówno jeśli chodzi o czas spływu wód (szybki spływ), jak również o powierzchnię odwadnianą (nie wolno dopuścić do powstania zastoisk i rozlewisk wodnych);
- 2.85. Prace budowlane w korycie rzeki Pilica oraz Luciąża prowadzić poza okresem tarła (kwiecień - czerwiec). Umacnianie i prace w korytach tych rzek nie mogą doprowadzić do pogorszenia warunków tarła, odrostu narybku i utrudnienia migracji;
- 2.86. Należy zaprojektować system odwodnienia i odprowadzenia wód drenażowych i opadowych z nawierzchni utwardzonych drogi z uwzględnieniem ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, a w szczególności należy przewidzieć zastosowanie szczelnego systemu odprowadzania wód na odcinkach, gdzie występuje średni lub wysoki stopień konfliktowości inwestycji ze środowiskiem wód podziemnych;
- 2.87. Przy projektowaniu systemów odwadniania, należy w miarę możliwości zapewnić retencjonowanie jak największej ilości odprowadzanych wód w obrębie zlewni, co wpłynie korzystnie na bilans wody i zminimalizuje naruszenie stosunków wodnych;
- 2.88. W celu uniemożliwienia przedostawania się płazów na teren budowy, na czas budowy, plac budowy należy wygrodzić tymczasowymi płótkami, siatkami lub folią (materiały muszą być odporne na działanie warunków atmosferycznych) wysokości min. 60 cm osadzonymi w gruncie na głębokość dalszych 30 cm. Górna krawędź płotki, siatki lub folii winna kończyć

się 10 cm przewieszka w stronę przeciwną do drogi. Drogi wjazdowe na budowę, przy których ciągłość płotków musi być przerwana, powinny być zabezpieczone tzw. zawrotkami zwróconymi w stronę terenu nienależącego do placu budowy. Zawrotka powinna mieć długość 70÷80 cm i odstęp między równoległe biegnącymi częściami 30÷50 cm. Wygrodenie, o którym mowa powyżej zamontować na następujących odcinkach (wygrodenie obustronne):

a) droga ekspresowa S12:

- od km 6+800 do km 7+300,
- od km 13+420 do km 13+640,
- od km 14+300 do km 14+800,
- od km 19+760 do km 19+920,
- od km 26+450 do km 26+650,
- od km 29+300 do km 29+600,
- od km 30+270 do km 30+470,
- od km 33+900 do km 34+100,
- od km 36+260 do km 36+460,
- od km 36+690 do km 36+790,
- od km 37+700 do km 37+900,
- od km 40+200 do km 40+400,
- od km 40+630 do km 40+830,
- od km 42+100 do km 42+400,
- od km 43+000 do km 43+200,
- od km 44+450 do km 44+750,
- od km 53+670 do km 54+100,
- od km 55+600 do km 56+100,
- od km 58+670 do km 58+850,
- od km 59+750 do km 59+950,
- od km 58+950 do km 59+200,
- od km 59+200 do km 59+400,
- od km 60+350 do km 60+550,

b) droga ekspresowa S74:

- od km 1+800 do km 2+200,
- od km 3+000 do km 3+250,
- od km 4+400 do km 4+800,
- od km 4+800 do km 5+500,
- od km 5+900 do km 6+100,
- od km 23+050 do km 23+400;

- 2.89. W przypadku wystąpienia dodatkowego zagrożenia stwierdzonego przez nadzór przyrodniczy należy wprowadzić ogrodzenia również w miejscach wskazywanych na bieżąco przez nadzór przyrodniczy;
- 2.90. W przypadku prowadzenia prac ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie oczek wodnych w okresie od 1 marca do 30 sierpnia, teren budowy odgrodzić folią lub siatką w sposób wskazany w pkt. 2.88;
- 2.91. Dla zachowania populacji płazów w rejonie planowanych dróg należy wykonać niewielkie zbiorniki wodne umożliwiające rozmnażanie i bytowanie płazów w następujących lokalizacjach:

- a) droga ekspresowa S12:
    - km 34+000 strona prawa,
  - b) droga ekspresowa S74:
    - km 3+200 strona lewa;
- 2.92. Powierzchnia zbiorników, o których mowa w pkt 2.91., powinna wnosić od 150 do 200 m<sup>2</sup>, a głębokość stopniowo zwiększać się od 30 do 100 cm. Zbiorniki powinny mieć nieregularne kształty. Zbiorniki te powinny zostać wykonane na etapie realizacji inwestycji, przed zasypaniem istniejących zbiorników. Zbiorniki w trakcie wykonywania prac powinny być odgródzone od placu budowy tymczasowym płótkiem stosowanym w okresie budowy. Zbiorniki te powinny zostać zaprojektowane poza ogrodzeniem drogowym;
- 2.93. Wszystkie obiekty wchodzące w skład infrastruktury drogi ekspresowej S12 i S74 takie jak: MOP, miejsca postojowe, w tym stanowiska dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, itp. powinny być wyposażone w infrastrukturę uniemożliwiającą przenikanie zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego (szczelny system kanalizacyjny, oczyszczanie ścieków bytowych, neutralizacja ewentualnych wycieków z samochodów przewożących towary niebezpieczne);
- 2.94. Doły po karczowaniu pni należy niezwłocznie zasypywać, tak by nie stawały się pułapką dla drobnych zwierząt;
- 2.95. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszystkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a teren uporządkować;
- 2.96. Zauważone w trakcie prowadzenia prac osobniki zwierząt (a szczególnie osobniki zwierząt chronionych np. płazów) należy przenieść w sposób nie powodujący ich zranienia bądź zabicia w bezpieczne miejsce poza teren robót – prace winny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym;
- 2.97. Prace budowlane prowadzone w okolicach cieków prowadzić w taki sposób, aby wszystkie związane z wodą gatunki zwierząt miały możliwość swobodnego przemieszczania się wzdłuż cieku;
- 2.98. Jeżeli elementy obiektów mostowych nad ciekami będą malowane na miejscu inwestycji, należy zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed przedostaniem się farb i lakierów, m.in. poprzez folie zabezpieczające, oraz używanie farb nie zawierających substancji toksycznych dla środowiska naturalnego; malowanie należy wykonać wyłącznie przy bezwietrznej pogodzie;
- 2.99. Na wypadek awarii, w celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych, zastosować zespół urządzeń zabezpieczających, tj. zastawek na wlotach/wylotach zbiorników retencyjnych, a także wylotach rowów drogowych;
- 2.100. Kontrolować drożność zaprojektowanych przepustów (przejsć dla zwierząt) poprzez usuwanie wszelkiego materiału obcego, blokującego światło obiektu i przepustowość ekologiczną;
- 2.101. Systematycznie czyścić studzienki kanalizacyjne oraz urządzenia oczyszczające wody deszczowe przed wprowadzeniem do ziemi przez specjalistyczne firmy. Przeglądy osadników i studzienek należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz na pół roku, w tym po wiosennych roztopach i przed sezonem zimowym, a także każdorazowo po wystąpieniu awaryjnego dopływu ścieków;
- 2.102. Regularnie prowadzić prace pielęgnacyjne w rowach przydrożnych (koszenie trawy) i przy przepustach;

- 2.103. W celu zmniejszenia stężenia chlorków w ściekach drogowych należy racjonalnie stosować środki odladzające, zawierające chlorki, przestrzegać przepisów zimowego utrzymania dróg oraz usuwać śnieg z poboczy dróg;
- 2.104. Ścieki sanitarne z miejsc obsługi podróżnych oczyszczać na mechaniczno-biologicznych oczyszczalniach ścieków, o ile obiekty MOP będą realizowane jednocześnie z budową drogi. W przypadku gdy realizacja w pełni funkcji użytkowych MOP będzie odłożona w czasie, projektowanie i budowa oczyszczalni ścieków dla MOP powinno być dostosowane odpowiednio do potrzeb. Odprowadzanie ścieków sanitarnych z MOP-ów, w przypadku etapowania ich budowy, możliwe jest do zbiorników bezodpływowych, a następnie wywożenie ich do oczyszczalni ścieków;
- 2.105. Wody opadowe z MOP-ów odprowadzać systemem kanalizacji deszczowej. Przed zrzutem do odbiorników wody opadowe należy oczyszczać w zespołach oczyszczających wyposażonych w osadnik oraz separator substancji ropopochodnych. Następnie wody opadowe odprowadzać do zbiorników retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych lub infiltracyjnych;
- 2.106. Na etapie eksploatacji inwestycji zarządca dróg powinien zapewnić stan funkcjonowania systemu odwodnienia dróg i urządzeń oczyszczających wody opadowe nie powodujący przekroczeń standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego poza terenem, do którego zarządzający drogą posiada tytuł prawny;
- 2.107. W przypadku wystąpienia awarii wylotów, oczyszczalni ścieków sanitarnych, czy zespołów oczyszczających wody opadowe, należy niezwłocznie ją usunąć, spowodować drożność systemu, mając na uwadze wynikające z tych czynności zagrożenia dla środowiska naturalnego, a w szczególności wód powierzchniowych i podziemnych;
- 2.108. W wypadku awarii separatora należy zgromadzone zanieczyszczenia i wodę wywieść cysterną w odpowiednie miejsce wskazane przez służby sanitarne. Naprawy zlecić serwisowi producenta. W razie konieczności zakorkować dopływ do separatora oraz odpływ, a wody opadowe puścić obejściem;
- 2.109. Po każdej awarii lub usterce urządzenia wodne lub urządzenia służące do oczyszczania ścieków lub wód opadowych należy doprowadzić do stanu działania założonego w projekcie technicznym;
- 2.110. W związku z koniecznością utrzymania drogi w odpowiednim standardzie konieczne jest skuteczne działanie służb utrzymania dróg. Aby skuteczność była wkomponowana w długość odcinka dróg, zaprojektowano obwód utrzymania drogi. Zaproponowano lokalizację OUD obsługującego zarówno drogę S12 jak i S74 przy pierwszym węźle S74 na południe od przecięcia się dróg S12 i S74 – węzeł Paradyż.

### **3. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę:**

- 3.1. Zaprojektować drogę ekspresową S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogę ekspresową S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego o następujących parametrach technicznych:
- klasa techniczna drogi – S,
  - prędkość projektowa  $V_p = 100$  km/h,
  - prędkość miarodajna  $V_m = 110$  km/h,
  - liczba jezdni – 2,
  - liczba pasów ruchu – 2x2 (docelowo 2x3),
  - szerokość pasa ruchu – 3,50 m,

- g) szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m,
- h) szerokość pobocza ziemnego – 1,80 m,
- i) pas dzielący wraz z opaskami 0,5 m – 12,0 m (etap II przy trzech pasach ruchu 5,0 m),
- j) pionowa skrajnia drogi – co najmniej 4,7 m,
- k) dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś;

3.2. Zaprojektować następujące węzły drogowe:

- a) W ciągu drogi ekspresowej S12:
  - Rokszyce zintegrowany z węzłem autostradowym Bełchatów w km 0+000,
  - Piotrków Trybunalski w km 5+260, droga przecinająca DK 91 (GP),
  - Włodzimierzów w km 15+795, droga przecinająca DW 742 (G),
  - Sulejów w km 23+250, droga przecinająca DK 74 (GP),
  - Mniszków w km 27+545, droga przecinająca DK 12 (GP),
  - Kozenin w km 35+180, droga przecinająca S74 (S),
  - Januszewice w km 43+785, droga przecinająca DW 713 (G),
  - Opoczno w km 49+410, droga przecinająca DW 726 (G),
- b) W ciągu drogi ekspresowej S74:
  - Kozenin w km 0+354, droga przecinająca S12 (S),
  - Paradyż w km 7+033, droga przecinająca DK 74 (GP),
  - Żarnów w km 16+176, droga przecinająca DW 726 (G),
  - Bronów w km 19+126, droga przecinająca DW 746 (G),
  - Grębienice w km 22+838, droga przecinająca DK 74 (GP);

3.3. Na długości planowanych odcinków dróg ekspresowych zaprojektować następujące miejsca obsługi podróżnych (MOP-y):

- a) Witów Kolonia (Typ III) w km 11+100 strona lewa drogi S12, gm. Sulejów,
- b) Komorniki (Typ II) w km 11+100 strona prawa drogi S12, gm. Sulejów,
- c) Mniszków (Typ I) w km 31+450 strona lewa drogi S12, gm. Mniszków,
- d) Świeciechów (Typ I) w km 31+450 strona prawa drogi S12, gm. Mniszków,
- e) Bielowice (Typ III) w km 55+100 strona prawa drogi S12, gm. Opoczno,
- f) Wygnanów (Typ II) w km 55+800 strona lewa drogi S12, gm. Opoczno,
- g) Solec (Typ III) w km 12+510 strona lewa drogi S74, gm. Paradyż,
- h) Solec (Typ II) w km 12+300 strona prawa drogi S74, gm. Paradyż;

3.4. Zaprojektować obiekty inżynierskie w ciągu drogi ekspresowej S12 i S74 zgodnie z Tabelą 1:

**Tabela 1 Zestawienie projektowanych obiektów inżynierskich na drodze ekspresowej S12 i S74**

Lp.	Nazwa	Nazwa obiektu	Kilometraż
<b>S12</b>			
1	01 WD	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy nad łącznicą – węzeł Rokszyce	0+000
2	02 WS	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy nad A1 – węzeł Rokszyce	0+000
3	03WD	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy nad A1 – węzeł Rokszyce	0+000
4	04 WD	Wiadukt w ciągu drogi gminnej nad S12	0+100
5	05 WD	Wiadukt w ciągu DP 1500E nad S12	2+096
6	06 WD	Wiadukt w ciągu DG 3070114 nad S12	3+122
7	07 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad dwoma liniami kolejowymi oraz drogami poprzecznymi	3+950
8	08 WD	Wiadukt w ciągu DK91 nad S12 – węzeł Piotrków Trybunalski	5+262
9	09 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad DG 110351E	7+676
10	10 WD	Wiadukt w ciągu DG 110405E nad S12	10+568
11	11 WD	Wiadukt w ciągu DP 1913E nad S12	13+300

12	12 MS	Most w ciągu S12 na rzece Luciąża z przejściem dla zwierząt średnich	13+483
13	13 WD	Wiadukt w ciągu drogi gminnej nad S12	14+392
14	14 WD	Wiadukt w ciągu DW 742 nad S12 – węzeł Włodzimierzów	15+820
15	15 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad przejazdem gospodarczym	17+404
16	16 WD	Wiadukt w ciągu DP 1524E nad S12	18+488
17	17 WD	Wiadukt nad S12 – przejazd gospodarczy	19+675
18	18 MS	Most (estakada) w ciągu S12 na rzece Pilica, nad DP 1518E, DP 1502E	20+048
19	19 WD	Wiadukt nad S12 – przejazd gospodarczy	20+334
20	20 PZŚD	Przejście dla zwierząt średnich w ciągu S12	20+700
21	21 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S12 z przejazdem gospodarczym	21+327
22	22 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad DK 74	22+853
23	23 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S12 oraz dwoma drogami dojazdowymi	23+785
24	24 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad DK12	25+554
25	25 PZDG	Przejście dla zwierząt dużych nad S12 oraz drogą dojazdową	26+363
26	26 WD	Wiadukt w ciągu DP 3921E nad S12	27+080
27	27 WD	Wiadukt w ciągu DK 12 nad S12 – węzeł Mniszków	27+530
28	28 WD	Wiadukt w ciągu DG G10 nad S12	29+085
29	29 WD	Wiadukt w ciągu DP 1501E nad S12	31+280
30	30 WD	Wiadukt nad S12 – przejazd gospodarczy	32+572
31	31 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad DK 12	34+540
32	32 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad S74 – węzeł Kozenin	35+112
33	32.1 WS	Wiadukt w ciągu DK 12 nad S74	35+070
34	33 WD	Wiadukt w ciągu DP 3127E nad S12	35+932
35	34 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S12 oraz dwoma drogami dojazdowymi	36+868
36	35 WD	Wiadukt nad S12 – przejazd gospodarczy	37+324
37	36 WD	Wiadukt w ciągu DG 107312E nad S12	38+425
38	37 WD	Wiadukt w ciągu DP 4329 nad S12	39+217
39	38 WD	Wiadukt w ciągu DG 107357E nad S12	42+034
40	39 WD	Wiadukt w ciągu DG 107154E nad S12	42+855
41	40 WD	Wiadukt w ciągu DW 713 nad S12 – węzeł Januszewice	43+722
42	41 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad linią kolejową oraz drogami poprzecznymi	44+599
43	42 WD	Wiadukt nad S12 – przejazd gospodarczy	45+292
44	43 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S12 z przejazdem gospodarczym	46+065
45	44 WS	Wiadukt w ciągu drogi S12 nad linią kolejową oraz drogami poprzecznymi	47+593
46	45 WD	Wiadukt nad S12 – przejazd gospodarczy	48+674
47	46 WD	Wiadukt w ciągu DW 726 nad S12 – węzeł Opoczno	49+350
48	47 WD	Wiadukt w ciągu DP 3109E nad S12	51+225
49	48 A WS	Wiadukt w ciągu S12 nad DP 3108E	53+233
50	48 B WS	Most w ciągu S12 na rzece Drzewiczka z przejściem dla zwierząt średnich	53+750
51	49 WD	Wiadukt w ciągu DP 3111E nad S12	54+185
52	50 WD	Wiadukt w ciągu DG 107155E nad S12	57+372
53	51 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S12 zespolone z drogą	58+514
54	52 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S12 oraz dwoma drogami dojazdowymi	59+665
55	53 MS	Wiadukt w ciągu S12 nad DK12 z przejściem dla zwierząt średnich dołem	60+965
<b>S74</b>			
56	01 WD	Wiadukt nad S74 – przejazd gospodarczy	0+010



57	02 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi	1+500
58	03 WD	Wiadukt w ciągu DG 10711E nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi	2+249
59	04 PZŚG	Przejście dla zwierząt średnich nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi wraz z przejazdem gospodarczym	4+770
60	05 WD	Wiadukt nad S74 i drogą dojazdową – przejazd gospodarczy	6+018
61	06 WD	Wiadukt w ciągu DK 74 nad S74 – węzeł Paradyż	7+033
62	07 WD	Wiadukt w ciągu DP 3118E nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi	8+880
63	08 PZŚD	Przejście dla zwierząt średnich w ciągu S74	9+360
64	09 WD	Wiadukt w ciągu drogi gminnej nad S74	9+870
65	10 WD	Wiadukt w ciągu drogi gminnej nad S74	11+039
66	11 WS	Wiadukt w ciągu drogi S74 nad linią kolejową i przejazdem gospodarczym	13+045
67	12 WS	Wiadukt w ciągu drogi S74 nad DK 74	13+200
68	13 WD	Wiadukt nad S74 – przejazd gospodarczy	15+550
69	14 WD	Wiadukt w ciągu DW 726 nad S74 – węzeł Żarnów	16+176
70	11 WD	Wiadukt w ciągu DG 107352E nad S74 i drogą dojazdową	18+119
71	12 WD	Wiadukt w ciągu DW 746 nad S74 – węzeł Bronów	19+126
72	13 PZŚD	Przejście dla zwierząt średnich w ciągu S74	19+850
73	14 WD	Wiadukt nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi – przejazd gospodarczy	20+916
74	15 WD	Wiadukt nad S74 – przejazd gospodarczy	22+030
75	16 WD	Wiadukt w ciągu DK 74 nad S74 – węzeł Grębienice	22+838

WS – wiadukt w ciągu drogi ekspresowej

WD – wiadukt w ciągu drogi poprzecznej

MS – most

PZŚG/D – przepust dla średnich zwierząt górą/dołem

PZDG/D – przepust dla dużych zwierząt górą/dołem

- 3.5. Zaprojektować estakadę przez dolinę Pilicy tak, aby objęła całą dolinę rzeczną (o długości ok. 320 m, wysokość estakady ponad terenem od ok. 6 m do ok. 13 m) oraz nie ingerowała w koryto rzeki Pilicy (filary estakady nie mogą być posadowione w korycie rzeki);
- 3.6. Zaprojektować estakadę obejmującą dolinę rzeki Drzewiczki (o długości ok. 820 m przy długości kolizji wynoszącej ok. 160 m, wysokość estakady ponad terenem od ok. 5,5 m do ok. 10,5 m.) tak, aby nie ingerowała w koryto rzeki (filary estakady nie mogą być posadowione w korycie rzeki);
- 3.7. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, należy zaprojektować ekrany akustyczne zgodnie z Tabelą 2:

**Tabela 2 Zestawienie ekranów akustycznych dla projektowanej drogi ekspresowej S12 i S74**

Numer ekranu	Strona	Wysokość ekranu H [m]	Typ wypełnienia	Długość ekranu [m]	Nr drogi	Kilometraż projektowany
Ek-1	prawa	3,0	pochłaniający	260	S12	od km 1+350 do km 1+610
Ek-2	lewa	4,0	pochłaniający	300	S12	od km 2+000 do km 2+300
Ek-3	prawa	4,0	pochłaniający	450	S12	od km 2+700 do km 3+150
Ek-4	lewa	3,0	pochłaniający	180	S12	od km 19+490 do km 19+670
Ek-5	lewa	4,0	pochłaniający	110	S12	od km 51+100 do km 51+210

- 3.8. Wykonać ekrany akustyczne o następujących parametrach:
- dla ekranów akustycznych pochłaniających: izolacyjność od dźwięków powietrznych  $DL_R > 24$  dB (klasa B3); klasa właściwości pochłaniających  $DL\alpha \geq 8$  dB (klasa A3);
- 3.9. Ekrany zaprojektować tak, aby zapewniały ciągłość pod obiektami inżynierskimi;
- 3.10. Ekrany winny być zaprojektowane bez szczeliny pomiędzy dolną krawędzią ekranu a podłożem;
- 3.11. Wysokość ekranu powinna być mierzona od najwyższej współrzędnej jezdni, przy której zlokalizowano ekran (uwzględnienie przechyłki poprzecznej drogi). Dla drogi w wykopie istotna jest lokalizacja ekranu na krawędzi wykopu, wysokość ekranu powinna być mierzona od krawędzi wykopu;
- 3.12. Ekrany należy wykonać w naturalnych barwach, tzn. stonowanych odcieniach zieleni, brązu, szarości itp.;
- 3.13. Panele ekranów akustycznych od strony zewnętrznej pasa drogowego należy obsadzić pnąciami;
- 3.14. Dla zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt (i użytkowników drogi) zaprojektować wyгородzenie całej trasy drogi ekspresowej S12 i S74 od terenów sąsiednich za pomocą siatki metalowej zabezpieczonej antykorozyjnie, na metalowych słupkach o wysokości co najmniej 2,50 m (wysokość nad gruntem), wkopanej w grunt do głębokości min. 30 cm, o zmniejszającej się ku dołowi wielkości oczek. Ogrodzenie zaprojektować w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się z nimi w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu;
- 3.15. Wyгородzenie drogi zaprojektować tak, aby spełniało następujące warunki:
- ogrodzenia należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający;
  - ogrodzenia ochronne powinny łączyć się ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt (estakady, tunele, przejścia górne i dolne), tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między obiektem a ogrodzeniem;
  - 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 wlotem przepustu;
- 3.16. Po obu stronach wlotów przepustów dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt (małych i płazów) zaprojektować płotki naprowadzające dla płazów. Mogą być one wykonane z elementów pełnych (np. płyt w postaci płotków z prefabrykatów betonowych) lub siatek o średnicy oczek  $\leq 0,5$  cm o wysokości min. 60 cm z przewieszką (nad powierzchnią gruntu). Płyty lub siatka muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwione, w związku z powyższym należy zakopać ich dolne krawędzie pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm w celu ograniczenia możliwości podkopu pod siatką. Płotki muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia na zakończeniach skrajnych – najlepiej w postaci załamań w kształcie litery „U” zwróconych w kierunku przepustów;
- 3.17. Płotki naprowadzające, o których mowa w pkt 3.16. zaprojektować po 100 m od strefy przejść w każdą stronę, (tj. przykładowo dla strefy przejść od km 91+700 do km 92+100 – ogrodzenie od km 91+600 do km 92+200). Konstrukcje płotków winny łączyć się z czołami przepustów w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu;
- 3.18. Furtki oraz bramy wjazdowe w ogrodzeniu zaprojektować w sposób gwarantujący ciągłość izolacyjną względem płazów, zwierząt małych, średnich i dużych;

3.19. Zaprojektować dodatkowe ogrodzenia dogęszczające uniemożliwiające wtargnięcie płazów na drogę zgodnie z Tabelą 3

**Tabela 3 Zestawienie odcinków do ogrodzenia ogrodzeniem dogęszczającym**

L.P	Kilometraż
<b>S12</b>	
1	na odcinku od km 6+800 do 7+300 należy zastosować obustronne ogrodzenie ochronne
2	na odcinku od km 13+420 do 13+640 konieczne jest obustronne ogrodzenie ochronne
3	na odcinku od km 26+450 do 26+650 zaplanować obustronne ogrodzenie ochronne
4	na odcinku od km 29+300 do 29+600 zaplanować ogrodzenie ochronne - po lewej stronie
5	na odcinku od km 30+270 do 30+470 zaplanować ogrodzenie ochronne (obustronne)
6	na odcinku od km 33+900 do 34+100 zaplanować ogrodzenie ochronne obustronne
7	na odcinku od km 36+260 do 36+460 zaplanować obustronne ogrodzenie ochronne
8	na odcinku od km 36+690 do 36+790 zaplanować obustronne ogrodzenie ochronne
9	na odcinku od km 37+700 do 37+900 zaplanować ogrodzenie ochronne po lewej stronie
10	na odcinku od km 40+200 do 40+400 zaplanować obustronne ogrodzenie ochronne
11	na odcinku od km 40+630 do 40+830 zaplanować obustronne ogrodzenie ochronne
12	na odcinku od km 42+100 do 42+400 zaplanować ogrodzenie ochronne (po lewej stronie)
13	na odcinku od km 44+450 do km 44+750 po lewej stronie zaplanować ogrodzenie ochronne
14	na odcinku od km 55+600 do 56+100 po lewej stronie zaplanować ogrodzenie ochronne
15	na odcinku od km 59+750 do km 59+950 po lewej stronie zaplanować ogrodzenie ochronne
16	na odcinku od km 58+950 do 59+200 zaplanować obustronne ogrodzenie ochronne
17	na odcinku od km 59+200 do km 59+400 po lewej stronie zaplanować ogrodzenie ochronne
<b>S74</b>	
18	na odcinku od km 1+800 do 2+200 po prawej stronie drogi należy zaprojektować dodatkowe ogrodzenie uniemożliwiające wtargnięcie płazów na drogę
19	na odcinku od km 3+000 do 3+200 po prawej stronie drogi należy zaprojektować dodatkowe ogrodzenie uniemożliwiające wtargnięcie płazów na drogę
20	na odcinku od km 4+400 do km 4+800 ogrodzenie obustronne, uniemożliwiające wtargnięcie płazów na drogę
21	na odcinku od km 4+800 do km 5+500 ogrodzenie ochronne, uniemożliwiające wtargnięcie płazów na drogę
22	od km 4+800 do 5+400 obustronne ogrodzenie ochronne
23	na odcinku od km 5+900 do km 6+100 dodatkowe ogrodzenie ochronne (obustronne) z siatki o małych oczkach ograniczające wtargnięcie płazów na drogę
24	na odcinku od km 23+050 do km 23+400 należy zaprojektować dodatkowe ogrodzenie po lewej stronie

3.20. Zaprojektować obiekty inżynierskie pełniące rolę przejść dla zwierząt dużych i średnich, zgodnie z Tabelą 4:

**Tabela 4 Zestawienie obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt dużych i średnich**

Lp.	Nazwa	Nazwa obiektu	kilometraż
<b>S12</b>			
1	12 MS	Most w ciągu S12 na rzece Luciąża z przejściem dla zwierząt średnich	13+483
2	20 PZŚD	Przejście dolne dla zwierząt średnich w ciągu drogi S12	20+700
3	21 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S12 z przejazdem gospodarczym	21+327
4	23 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S12 oraz dwoma drogami dojazdowymi	23+785
5	25 PZDG	Przejście górne dla zwierząt dużych nad S12 oraz drogą dojazdową	26+363
6	34 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S12 oraz dwoma drogami dojazdowymi	36+868
7	43 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S12 z przejazdem gospodarczym	46+065
8	48 B MS	Most w ciągu S12 na rzece Drzewiczka z przejściem dla zwierząt	53+750

		średnich	
9	51 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S12 zespolone z drogą	58+514
10	52 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S12 oraz dwoma drogami dojazdowymi	59+665
11	53 MS	Wiadukt w ciągu S12 nad DK12 z przejściem dla zwierząt średnich dołem	60+965
<b>S74</b>			
12	02 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi	1+500
13	04 PZŚG	Przejście górne dla zwierząt średnich nad S74 i dwoma drogami dojazdowymi wraz z przejazdem gospodarczym	4+770
14	08 PZŚD	Przejście dolne dla zwierząt średnich w ciągu drogi S74	9+360
15	13 PZŚD	Przejście dla zwierząt średnich w ciągu S74	19+850

MS - most

PZŚG/D – przejście dla średnich zwierząt górą/dołem

PZDG/D – przejście dla dużych zwierząt górą/dołem

3.21. Zaprojektować przejścia dla zwierząt małych, zgodnie z tabelą 5:

**Tabela 5 Zestawienie przejść dla zwierząt małych**

Lp.	Nazwa	Nazwa obiektu	Kilometraż	Kąt skosu [°]	B [m] (B1 [m])	H [m] (H1[m])	Długość [m]
<b>S12</b>							
1	PZM 1	Przepust suchy	7+063	90	2,0	2,0	45,9
2	PZM 2	Przepust suchy	7+157	90	2,0	2,0	51,5
3	PZM 3	Przepust suchy	7+198	90	2,0	2,0	53,0
4	PZM 4	Przepust suchy	13+729	90	2,0	2,0	54,1
5	PZM 5	Przepust suchy	23+230	90	2,0	2,0	54,2
6	PZM 5a	Przepust suchy	24+232	90	2,0	2,0	55,1
7	PZM 6	Przepust suchy	26+172	90	2,0	2,0	46
8	PZM 7	Przepust suchy	29+880	90	2,0	2,0	44,8
9	PZM 8	Przepust połączony z ciekim	30+949	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	48,2
10	PZM 9	Przepust połączony z ciekim	36+539	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	44,2
11	PZM 10	Przepust suchy	38+438	90	2,0	2,0	43,7
12	PZM 11	Przepust suchy	40+072	90	2,0	2,0	44,5
13	PZM 12	Przepust połączony z ciekim	40+312	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	48,1
14	PZM 13	Przepust połączony z ciekim	40+737	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	46,9
15	PZM 14	Przepust suchy	46+926	90	2,0	2,0	44,4
16	PZM 15	Przepust suchy	48+078	90	2,0	2,0	45,3
17	PZM 16	Przepust suchy	51+062	90	2,0	2,0	44,5
<b>S74</b>							
12	PZM 1	Przepust połączony z ciekim	1+000	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	41,2
13	PZM 2	Przepust połączony z ciekim	2+800	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	42,3
14	PZM 3	Przepust połączony z ciekim	3+900	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	41,2
15	PZM 4	Przepust suchy	4+254	90	2,0	2,0	41,2
16	PZM 5	Przepust suchy	5+530	90	2,0	2,0	43,2
17	PZM 6	Przepust suchy	5+730	90	2,0	2,0	45,3

18	PZM 7	Przepust suchy	6+390	90	2,0	2,0	45,6
19	PZM 8	Przepust suchy	6+635	90	2,0	2,0	46,0
20	PZM 9	Przepust suchy	8+200	90	2,0	2,0	41,1
21	PZM 10	Przepust suchy	10+700	90	2,0	2,0	44,9
22	PZM 11	Przepust suchy	13+016	90	2,0	2,0	56,2
23	PZM 12	Przepust połączony z ciekim	14+044	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	45,3
24	PZM 13	Przepust suchy	14+790	90	2,0	2,0	47,0
25	PZM 16	Przepust połączony z ciekim	19+449	90	4,5 (1,5)	2,0 (0,5)	47,2
26	PZM 17	Przepust suchy	20+446	90	2,0	2,0	45,6
27	PZM 18	Przepust suchy	23+803	90	2,0	2,0	45,9

*B – światło poziome [m]*

*H – światło pionowe [m]*

*B1 – szerokość półki dla zwierząt [m]*

*H1 – wysokość półki dla zwierząt [m]*

3.22. Zaprojektować przepusty dla płazów, zgodnie poniższym kilometrażem:

a) droga ekspresowa S12:

- w rejonie km 14+450 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie km 29+650 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie km 30+350 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie km 42+270 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie km 43+100 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie km 43+150 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie km 58+800 – 1 przepust dla płazów,

b) droga ekspresowa S74:

- w rejonie w km 1+880 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie w km 1+930 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie w km 2+000 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie w km 4+694 – 1 przepust dla płazów,
- w rejonie w km 4+945 i 5+267 – 2 przepusty dla płazów;

3.23. Przepusty zaprojektować o wymiarach zgodnie z poniższymi warunkami:

- a) szerokość  $\geq 1,0$  m, wysokość  $\geq 0,75$  m – obiekty o długości do 20 m,
- b) szerokość  $\geq 1,5$  m, wysokość  $\geq 1,0$  m – obiekty od długości do 30 m,
- c) szerokość  $\geq 2,0$  m, wysokość  $\geq 1,5$  m – obiekty od długości do 50 m,
- d) szerokość  $\geq 3,5$  m, wysokość  $\geq 1,5$  m – obiekty od długości do 80 m;

3.24. W rejonie przejść dla płazów oraz przejść dla małych zwierząt należy zaprojektować płotki naprowadzające (zgodnie z warunkami określonymi w pkt 3.15. i 3.16.);

3.25. Drogi serwisowe, drogi technologiczne lub dojazdowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dolnych dla zwierząt, w tym przepustów (rejon najścia na przejście) winny posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnopziarnistymi kruszywami naturalnymi na odcinku co najmniej 100 m od osi obiektu, w każdym kierunku;

3.26. Przejścia dla zwierząt związane z ciekami wyposażać w obustronne półki suche dostępne z poziomu terenu przy wylocie;

3.27. Przy wszystkich przejściach dla zwierząt zaprojektować zielen naprowadzającą o długości min. 100 m od osi obiektu w każdą stronę (o ile jest to technicznie możliwe). W przypadku

lokalizacji przejść dla zwierząt w pasach zieleni ekotonowej, zieleń ta pełni równocześnie funkcję naprowadzającą;

- 3.28. W rejonie wszystkich przejść dla zwierząt jako uzupełnienie roślinności adaptowanej zaprojektować nasadzenia grup drzew i krzewów lub grup krzewów w taki sposób, aby pełniły funkcję naprowadzającą zwierzęta na przejście oraz tworzące schronienia w rejonie najścia na przejście;
- 3.29. Powierzchnię przejść zagospodarować w sposób zachęcający zwierzęta do korzystania z przejść, m.in.:
- a) w obszarze i sąsiedztwie przejść (w strefie naprowadzania zwierząt) nie powinny znajdować się skarpy o nachyleniu przekraczającym 15 %,
  - b) dno przejść dla małych zwierząt i płazów pokryć warstwą ziemi i wyrównać powierzchnię,
  - c) ukształtować trawiastą pokrywą roślinną w rejonie przejść, w tym w zasięgu strefy nasłonecznionej pod powierzchnią przejść dolnych, przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju,
  - d) wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia krzewów o nieregularnej linii wzdłuż osłon antyolśnieniowych i ogrodzeń – np. śliwa tarnina (*Prunus spinosa*),
  - e) wprowadzić nasadzenia rzędowe pnączy na ogrodzeniach ochronnych na powierzchni przejść górnych i w obszarach najść,
  - f) na przejściach górnych wykonać pokrywą trawiastą z domieszką wysokich bylin lub krzewów, należy wprowadzić nasadzenia krzewów oraz bylin na powierzchni przejść – pojedyncze i kępowe (po kilka – kilkanaście sztuk) oraz nasadzenia krzewów i drzew w formie kępowej (po kilka – kilkanaście sztuk) oraz w krótkich pasach (> 15 m) w obszarze nasypów najść przejść górnych,
  - g) w rejonie przejść dla zwierząt dużych i średnich (dolnych i górnych) zaprojektować zieleń naprowadzającą,
  - h) przy przejściach dla zwierząt zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające zgodnie z pkt 3.15. i 3.16.,
  - i) przejścia dla zwierząt średnich i dużych zabezpieczyć przed penetracją ludzi przez stosowne zagospodarowanie. W przypadku przejść zespolonych z drogą lub chodnikiem przestrzeń zagospodarować w sposób ograniczający poruszanie się ludzi oraz uniemożliwiający poruszanie się pojazdów w przestrzeni przeznaczonej dla zwierząt,
  - j) w celu utrudnienia wykorzystywania przejść dla zwierząt niezgodnie z przeznaczeniem, w strefie najść dużych i średnich przejść zaprojektować ułożenie głazów i karp korzeniowych. Karpy i głazy mają na celu utworzenie kryjówek dla zwierząt oraz uniemożliwienie przejazdu pojazdom przez przejście. Najmniejszy wymiar rozkładanych głazów powinien przekraczać 100 cm. W przypadku karp korzeniowych obwód szyi korzeniowej nie powinien być mniejszy niż 150 cm;
- 3.30. Przejścia dla zwierząt dużych i średnich zaprojektować w sposób gwarantujący utrzymanie optymalnych warunków gruntowo-wodnych dla roślin, zapewniających trwałość wprowadzonych nasadzeń;
- 3.31. Należy zaprojektować osłony przeciwołśnieniowe (zaleca się stosowanie konstrukcji drewnianych (pełnych) odpornych na warunki atmosferyczne o wysokości zgodnej z wysokością ogrodzeń ochronnych) przy wszystkich przejściach dla dużych i średnich zwierząt – na powierzchni przejść górnych i powyżej wlotów przejść dolnych. Osłony powinny być budowane powyżej wlotów przejść dolnych (możliwie blisko krawędzi jezdni) na długości 50 m przed i za przejściem w obu kierunkach. Na krawędziach przejść górnych

- zaprojektować drewniane ekrany przeciwośluniowe wysokości 3 m, chroniące zwierzęta przed światłami jadących dołem pojazdów;
- 3.32. W przypadku przejść dolnych tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były, w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itp. położonych na powierzchni i przy wylotach przejść dla zwierząt;
- 3.33. Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków. W przypadku przepustów dla małych zwierząt ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu – jego krawędzią;
- 3.34. Do oczyszczenia wód opadowych odprowadzanych do środowiska należy zaprojektować rozwiązania i urządzenia oczyszczające (osadniki (piaskowniki), separatory, zbiorniki retencyjne, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne i infiltracyjne) przed zrzutem wód do środowiska,
- 3.35. Zaprojektować zestawy – osadnik (piaskownik) + separator w rejonie następujących odcinków drogi S12:
- a) od km 13+270 do km 13+900,
  - b) od km 17+900 do km 23+100,
  - c) od km 25+730 do km 27+830,
  - d) od km 38+350 do km 39+900,
  - e) od km 53+600 do km 53+750,
  - f) od km 61+000 do km 61+482;
- 3.36. Zestawy osadnik + separator powinny być umieszczone za zbiornikami retencyjnymi;
- 3.37. Na wylotach do odbiorników (w urządzeniach oczyszczających) zaprojektować zamknięcia odpływu (zasuwy), które stanowić powinny zabezpieczenie przed zrzutem substancji niebezpiecznych;
- 3.38. Zaprojektować szczelny system odwodnienia (rowy szczelne, kanalizacja deszczowa) ze względu na ochronę zasobów wód podziemnych oraz obszary chronione (istniejący i planowany obszar Natura 2000) w rejonie następujących odcinków planowanej drogi:
- a) droga ekspresowa S12:
    - od km 3+000 do km 28+500,
    - od km 34+500 do km 40+700,
    - od km 53+600 do km 53+750,
    - od km 53+950 do km 61+482,
  - b) droga ekspresowa S74:
    - od km 0+000 do km 8+850,
    - od km 11+000 do km 12+000,
    - od km 15+150 do km 15+650;
- 3.39. Zaprojektować zbiorniki retencyjne, zapewniające zamknięcie odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, których pojemność zapewni ochronę cieków tak, aby w czasie deszczy nawalnych odpływ do środowiska był zachowany jak dla zlewni naturalnej przed jej zabudową planowanym przedsięwzięciem. Przy lokalizacji zbiorników retencyjno-infiltracyjnych należy uwzględnić lokalne warunki gruntowo-wodne;

- 3.40. Zaprojektować zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne i infiltracyjne obsadzone roślinnością odpowiednią do siedliska w celu ich wkomponowania w krajobraz. Unikać stosowania elementów z betonu, w szczególności z betonu lanego;
- 3.41. Dla oczyszczenia ścieków sanitarnych z MOP-ów zaprojektować mechaniczno-biologiczne oczyszczalnie ścieków.

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

- 4.1. Wykonywać okresowe pomiary emisji hałasu zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie;
- 4.2. Ze względu na możliwość wypadania roślin wprowadzonych jako działania minimalizujące oddziaływania, w tym drzew i krzewów, od dnia oddania drogi ekspresowej do ruchu prowadzić coroczną kontrolę stanu zieleni, a w przypadku stwierdzenia strat względem projektu budowlanego niezwłocznie uzupełnić stwierdzone braki;
- 4.3. Od dnia oddania drogi ekspresowej do ruchu prowadzić coroczną kontrolę przejść dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni przejścia, wykorzystywania przejścia przez zwierzęta oraz pod względem penetracji przez ludzi, określenia gatunków zwierząt korzystających z przejść w stosunku do wszystkich potencjalnie występujących zwierząt na tym obszarze, określenia zaleceń modyfikacji przejścia, kontrola śmiertelności zwierząt na drodze. W przypadku stwierdzenia ubytków w zagospodarowaniu przejścia niezwłocznie naprawić stwierdzone braki;
- 4.4. Od dnia oddania drogi ekspresowej do ruchu sprawdzać drożność przejść, a w razie wystąpienia wewnątrz w świetle przejść i przepustów czynników utrudniających faunie migracje należy je niezwłocznie usunąć i zapewnić drożność przejść. Czynności te należy wykonywać 2 razy do roku, w okresie wiosennym i jesiennym;
- 4.5. Od dnia oddania drogi ekspresowej do ruchu prowadzić kontrole wokół przepustów dla płazów, które powinny obejmować sprawdzenie stanu ogrodzeń naprowadzających płazy na przejście i ich skuteczności. W przypadku zastosowanych w projekcie siatek dogęszczających z przewieszką i płotków naprowadzających sprawdzać czy siatka jest wkopana w ziemię na odpowiednią głębokość, czy przewieszka jest właściwie umieszczona w stronę nadchodzących płazów oraz czy płotki naprowadzające szczelnie przylegają do gruntu oraz czy jest zachowana szczelność między elementami składowymi. Sprawdzać czy nie doszło do sytuacji, gdy pomiędzy siatką dogęszczającą a właściwym ogrodzeniem ochronnym nie doszło do powstania szczeliny, w której mogłyby zostać uwięzione płazy. Czynności te wykonywać co najmniej 2 razy do roku. W przypadku stwierdzonych nieprawidłowości podjąć natychmiastowe kroki naprawcze;
- 4.6. Co roku, przez okres 10 lat od oddania do eksploatacji przejść dla zwierząt do 30 stycznia za poprzedni rok kalendarzowy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi sprawozdanie z wyników przeprowadzonych kontroli, o którym mowa w pkt 4.2. oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości;
- 4.7. Co roku, przez okres 10 lat od oddania drogi ekspresowej do ruchu do 30 stycznia za poprzedni rok kalendarzowy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi sprawozdanie z wyników przeprowadzonych kontroli, o których mowa w pkt 4.3. do 4.5. oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.



**5. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych urządzeń zabezpieczających.**

- 5.1. Analizę wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania do eksploatacji drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz po upływie 1 roku od dnia oddania do eksploatacji drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania;
- 5.2. Analizę wykonać w zakresie emisji hałasu, jakości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, jakości odprowadzanych ścieków sanitarnych z MOP (po oddaniu do eksploatacji MOP);
- 5.3. W ramach analizy oddziaływania na klimat akustyczny przeprowadzić pomiary hałasu w następujących punktach recepcyjnych, przyjętych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, do analizy rozprzestrzeniania hałasu:
- a) km 1+500 strona prawa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 180,
  - b) km 2+150 strona lewa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 15,
  - c) km 2+850 strona lewa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 182,
  - d) km 3+000 strona prawa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 12,
  - e) km 13+300 strona prawa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 183,
  - f) km 19+550 strona lewa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 42,
  - g) km 20+200 strona prawa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 47,
  - h) km 51+200 strona lewa S12, zgodnie z punktem obliczeniowym nr 119;
- 5.4. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosować odpowiednie środki ochrony;
- 5.5. Badanie odprowadzanych wód opadowych i roztopowych prowadzić w następującym zakresie:
- a) zawiesina ogólna – metodą grawimetryczną (wagową),
  - b) węglowodory ropopochodne – metodą chromatografii gazowej (GC),
  - c) natężenie przepływu – dowolną metodą gwarantującą błąd pomiaru mniejszy niż 20%;
- 5.6. Próbkę wód pobierać w punktach na wylocie do odbiornika wód opadowych i roztopowych z urządzeń odwadniających drogę, w lokalizacji zgodnej z Tabelą 6:

**Tabela 6 Proponowana lokalizacja punktów badania wód opadowych i roztopowych**

Nr drogi	Wariant	Numer punktu	Kilometraż	Odbiornik
S12	W6	W-1 (W6)	19+980 – 20+100	Pilica
		W-2 (W6)	53+600 – 53+750	Drzewiczka
S74	W4	W-1 (W4)	16+300 – 16+450	Dopływ spod Żarnowa

- 5.7. Po zakończeniu robót budowlanych, przekazaniu obiektu do użytkowania i rozpoczęciu eksploatacji projektowanej trasy wraz ze wszystkimi urządzeniami towarzyszącymi przeprowadzić badania ścieków odprowadzanych z MOP (lokalizacja punktów – przed każdym zrzutem do środowiska z oczyszczalni ścieków);
- 5.8. Badania ścieków odprowadzanych z MOP przeprowadzić w następującym zakresie:
- a) biochemiczne zapotrzebowanie tlenu BZT<sub>5</sub>,
  - b) chemiczne zapotrzebowanie tlenu ChZT<sub>Cr</sub>,
  - c) zawiesiny ogólne,
  - d) azot ogólny.

6. **Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.**
7. **Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**
8. **Odmawiam nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.**

## **UZASADNIENIE**

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi 25 kwietnia 2013 r. wpłynął wniosek z 25 kwietnia 2013 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi, w imieniu którego działał pełnomocnik Pani Elżbieta Tocicka z firmy ARCADIS Sp. z o.o. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego.

We wniosku z 25 kwietnia 2013 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia określono:

### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi ekspresowej S12 i S74 – droga ekspresowa S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego), droga S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego wraz z węzłami, skrzyżowaniami z istniejącymi drogami poprzecznymi, w tym przebudową istniejących dróg poprzecznych, budową miejsc obsługi podróżnych, obwodu utrzymania, budowę dróg dojazdowych wzdłuż drogi głównej umożliwiających komunikację lokalną (obsługę sąsiadującego terenu).

Budowa nowej drogi spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (niektórych odcinków), tj. linie elektroenergetyczne, gazociągi, linie telekomunikacyjne, wodociągi, kanalizacja, drogi poprzeczne, co będzie realizowane w ramach przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa łódzkiego: w powiecie piotrkowskim (miasta: Piotrków Trybunalski, Sulejów; gminy: Wola Krzysztoporska, Rozprza, Aleksandrów) oraz w powiecie opoczyńskim (gminy i miasta Opoczno; gminy: Mniszków, Paradyż, Sławno, Żarnów), województwa mazowieckiego, powiat przysuski, gmina Gielniów, województwa świętokrzyskiego, powiat konecki, gmina Ruda Maleniecka.

### 2. Ogólne informacje o przedsięwzięciu:

Planuje się budowę drogi o ograniczonym dostępie (ekspresowa), tj. droga będzie dostępna wyłącznie w węzłach. W miejscach krzyżowania planowanej drogi z pozostałymi istniejącymi drogami przewiduje się budowę dwupoziomowych, bezkolizyjnych przejazdów drogowych (bez dostępności do drogi ekspresowej), poprzez wybudowanie obiektów inżynierskich.

Budowa przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S12 i S74;
- budowę węzłów drogowych;
- budowę systemu odwodnienia drogi i obiektów towarzyszących: rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, separatory, oczyszczalnie, zbiorniki retencyjne, zbiorniki infiltracyjne, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne;

- budowę miejsc obsługi podróżnych różnych typów (I-III) wyposażonych w obiekty wypoczynku i rekreacyjne oraz stanowiska do parkowania samochodów przewożących materiały niebezpieczne;
- budowę Obwodu Utrzymania Drogi – obiekty służące utrzymaniu drogi;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu planowanych dróg ekspresowych i w ciągu dróg krzyżujących się z nimi (estakady, wiadukty, mosty i in.);
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, bariery ochronne);
- budowę urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, urządzenia oczyszczające wody opadowe, przejścia dla zwierząt dziko żyjących, itp.);
- budowę dróg obsługujących ruch lokalny z terenów odciętych przez drogi ekspresowe;
- przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogami;
- budowę infrastruktury technicznej zaopatrującej w media MOP-y, zapewniającej łączność oraz oświetlenie na węzłach;
- przebudowę dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z planowanymi drogami.

Parametry planowanych dróg S12 i S74, przedstawiają się następująco:

- przekrój normalny – 2x2 pasy (docelowo 2x3);
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m;
- szerokość pasa dzielącego – 12,00 m (etap II przy trzech pasach ruchu – 5,00 m), w tym opaski 2x0,5 m;
- szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m.

### 3. Warianty przedsięwzięcia:

Wybrano jako rekomendowany wariant najkorzystniejszy dla środowiska:

- dla drogi S12 – wariant W6 o długości ok. 61,1 km;
- dla drogi S74 – wariant W4 przechodzący w wariant W5 łącznikiem pomiędzy km 17+000 a km 18+000 o długości ok. 24,2 km.

Analizie poddano 5 wariantów drogi S12 oraz 3 warianty drogi S74. Warianty alternatywne zostały opisane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

### 4. Rozwiązania chroniące środowisko:

Dla zabezpieczenia środowiska przed negatywnym wpływem planowanych dróg przyjęto następujące rozwiązania chroniące środowisko: ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronne i płotki naprowadzające, osłony antyolśnieniowe, urządzenia oczyszczające wody opadowe, szczelny system odprowadzania wód opadowych.

W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznej tras przewiduje się budowę ekranów akustycznych.

Dla zmniejszenia negatywnego wpływu planowanej drogi na zwierzęta przewiduje się rozwiązania techniczne, które umożliwią ochronę gatunków m.in. poprzez zachowanie ciągłości korytarzy migracyjnych, tj. przejścia (przejścia górne, dolne, mosty poszerzone, przepusty) dla zwierząt (ssaków, płazów). Obiekty będą stanowić obiekty drogowe dostosowane do funkcji przejść i typowe przejścia dla zwierząt.

Ze względu na zagrożenie wypadkami z udziałem zwierząt planuje się wprowadzenie ogrodzeń ochronnych (obustronnie).

W rejonie przejść dla płazów oraz przejść dla małych zwierząt przewiduje się zaprojektować płotki naprowadzające.

Ponadto w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zaproponowano nie oświetlać odcinków dróg przebiegających przez tereny leśne oraz w odległości ok. 200 m od przejścia dla dużych i średnich

zwierząt. W przypadku braku możliwości z rezygnacji oświetlenia na tych odcinkach – jako działanie minimalizujące – zalecono stosowanie lamp sodowych oraz stosowanie źródła światła o najniższej dopuszczalnej mocy z wiązką światła ukierunkowaną w stronę jezdni.

Dla oczyszczenia wód opadowych odprowadzanych do środowiska przewiduje się budowę urządzeń oczyszczających, tj. osadników, zbiorników retencyjnych, zbiorników retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych przed zrzutem wód do środowiska. Zbiorniki retencyjne oraz retencyjno-infiltracyjne oprócz funkcji oczyszczania wód opadowych pełnić będą także funkcję retencyjną.

W miejscach, gdzie planowana trasa S12 przechodzi przez wody powierzchniowe, które:

- należą do obszarów Natura 2000 – Dolina Środkowej Pilicy PLH100008 – rzeka Pilica,
- przepływają przez obszar, który był planowany do włączenia do obszarów Natura 2000 – rzeka Drzewiczka z Opocznianką,
- położone są w strefach ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Barbara” oraz ujęcia wód ze zbiornika Sulejów,
- położone są na odcinkach o silnym stopniu konfliktowości inwestycji ze środowiskiem wód podziemnych,

przewiduje się oczyszczanie wód spływających za pomocą zestawu – osadnik (piaskownik) + separator.

Na wylotach do odbiorników (w urządzeniach oczyszczających) przewiduje się zastosować zamknięcia odpływu (zasuwy), które stanowić powinny zabezpieczenie przed zrzutem substancji niebezpiecznych.

Dla oczyszczenia ścieków sanitarnych z miejsc obsługi podróżnych przewiduje się zaprojektować mechaniczno-biologiczne oczyszczalnie ścieków.

Ze względu na niekorzystne warunki hydrogeologiczne oraz obszary chronione (istniejący i planowany obszar Natura 2000) przewiduje się zaprojektowanie na niektórych odcinkach trasy szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych (rowy szczelne, kanalizacja deszczowa).

#### 5. Możliwość trans granicznego oddziaływania:

Planowane drogi ekspresowe nie zbliżają się do granicy Polski na tyle, żeby mówić o możliwościach potencjalnego oddziaływania wykraczającego poza zasięg terytorium Polski.

Odległość analizowanej trasy od granicy z Ukrainą wynosi ok. 270 km (w linii prostej), odległość od pozostałych granic przekracza kilkaset kilometrów.

Na podstawie przeprowadzonych analiz poszczególnych komponentów środowiska (wody powierzchniowe i podziemne, preferowane kierunki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, wpływ na zdrowie ludzi, ryzyko wystąpienia poważnych skutków awarii, oddziaływanie na środowisko przyrodnicze) nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego.

Ponadto pełnomocnik inwestora, we wniosku z 25 kwietnia 2013 r., wniósł o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 k.p.a.. Prośba ta została uzasadniona koniecznością niezwłocznego rozpoczęcia procedury przetargowej i ważnym interesem społecznym. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu, a budowa drogi S12 i S74 jest działaniem służącym realizacji tej polityki. Wskazano również, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi GDDKiA wykonywanie zadań statutowych, co jest niezwykle ważnym interesem strony.

Po przeanalizowaniu przedłożonej wraz z wnioskiem dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 17 maja 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG działając na podstawie art. 49 w powiązaniu z art. 61 § 4 oraz art. 9 k.p.a. oraz na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy ooś, poprzez obwieszczenie, poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego. Jednocześnie w ww. obwieszczeniu RDOŚ w Łodzi zawarł informację, iż organem administracji właściwym do wydania decyzji w tej sprawie jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, zaś organem właściwym do wydania opinii i uzgodnień jest Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi.

Powyższe obwieszczenie pismem z 17 maja 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.2 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) lub powiadomienia stron w inny zwyczajowo przyjęty sposób. Jednocześnie obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 17 maja 2013 r. – 4 czerwca 2013 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od dnia 17 maja 2013 r.

Po dokonaniu weryfikacji wniosku pod względem formalnym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przystąpił do merytorycznej oceny przekazanej wraz z wnioskiem dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś przez ocenę oddziaływania na środowisko rozumie się: *„postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:*

- a) *weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,*
- b) *uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,*
- c) *zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu”.*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 1 lipca 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG działając na podstawie art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 oraz na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy ooś, poprzez obwieszczenie, podał do publicznej wiadomości informację, że przystąpiono do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego, zawiadomił, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia nastąpi z przekroczeniem terminu liczonego od dnia 25 kwietnia 2013 r. oraz powiadomił, że planowany termin wydania decyzji to termin do dnia 29 listopada 2013 r. Wyznaczenie nowego terminu determinowane było szczególnym skomplikowaniem sprawy oraz koniecznością dokonania dodatkowych ustaleń w sprawie.

W ww. obwieszczeniu zawiadomiono również strony postępowania oraz wszystkich zainteresowanych, że termin składania uwag i wniosków zostanie wyznaczony po szczegółowej analizie przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Łodzi raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji oraz po skompletowaniu pełnej dokumentacji w sprawie, o czym społeczeństwo zostanie poinformowane odrębnym pismem.

Powyższe obwieszczenie pismem z 1 lipca 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.2 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) lub powiadomienia stron w inny zwyczajowo przyjęty sposób. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 1 lipca 2013 r. – 19 sierpnia 2013 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od dnia 30 czerwca 2013 r.

Po merytorycznej analizie przedłożonej do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi dokumentacji przedmiotowej sprawy, w tym w szczególności raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi uznał, iż zawiera on braki merytoryczne i pismem z 3 września 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG wezwał Panią Elżbietę Tocicką ARCADIS Sp. z o. o., działającą z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia w zakresie m.in. oddziaływania akustycznego, środowiska przyrodniczego, gospodarki odpadami, wskazując jednocześnie zakres wymaganego uzupełnienia oraz informując, iż uzupełnienie braków winno nastąpić w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania.

W związku ze szczególnym skomplikowaniem sprawy koniecznością dokonania dodatkowych wyjaśnień i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 25 listopada 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.3 zawiadomił strony postępowania o tym, że RDOŚ w Łodzi pismem z dnia 3 września 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG wezwał Inwestora do złożenia dodatkowych uzupełnień i wyjaśnień w sprawie, w związku z tym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi z przekroczeniem terminu oraz że planowany termin wydania decyzji to termin do dnia 30 maja 2014 r.

Powyższe obwieszczenie pismem z 25 listopada 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.4 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) lub powiadomienia stron w inny zwyczajowo przyjęty sposób. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ Łodzi w dniach 25 listopada 2013 r. – 13 grudnia 2013 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od dnia 25 listopada 2013 r.

11 grudnia 2013 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Pana Wojciecha Ostrowskiego (pismo z 9 grudnia 2013 r.) przekazujące pismo mieszkańców Miasta i Gminy Sulejów zebranych na spotkaniu z władzami 24 listopada 2013 r. W piśmie tym mieszkańcy Miasta i Gminy Sulejów stanowczo protestują przeciwko uwzględnianiu w pracach nad przebiegiem drogi ekspresowej S12

na odcinku Piotrków Trybunalski-Opoczno wybranego przez GDDKiA Oddział w Łodzi wariantu przebiegu trasy W6. W opinii mieszkańców Miasta i Gminy Sulejów wariant ten w wersji przedstawionej przez GDDKiA Oddział w Łodzi, na odcinku od 18 km ma zupełnie inny przebieg niż wariant W6 przedstawiony w „raporcie z konsultacji społecznych. Gmina Sulejów. Część 1”. Wariant przedstawiony w raporcie powstał w wyniku ustaleń i wniosków mieszkańców i uzyskał dużą akceptację społeczną, a jego przebieg został samowolnie zmieniony przez GDDKiA już po opublikowaniu raportu. Zdaniem mieszkańców wariant W6 w zmienionym przebiegu powoduje konieczność wyburzenia kilkunastu domów mieszkalnych, a także powoduje zniszczenie cennego parku położonego na lewej skarpie Pilicy oraz cennych zbiorowisk roślinnych (murawy kserotermiczne i napiaskowe) opisywanych w literaturze przyrodniczej, jako Sulejów-Kopuły. W opinii mieszkańców zmiana przebiegu trasy wariantu W6 po opublikowaniu raportu powoduje, że w takiej sytuacji nie przeszedł on konsultacji społecznych i nie może być rozpatrywany na dalszych etapach projektowania drogi S12. Mieszkańcy Miasta i Gminy Sulejów uważają, że najbardziej optymalnym wariantem, najmniej ingerującym w środowisko ludzkie i przyrodnicze jest wariant W8. W okolicy Sulejowa przebiega on przez i tak już zniszczone tereny kopalni wapienia, a w rejonie rzeki Pilicy ingeruje w środowisko przyrodnicze w takim samym stopniu jak wariant W6.

Pan Wojciech Ostrowski pismem z 15 grudnia 2013 r., przedłożył do RDOŚ w Łodzi w dniu 16 grudnia 2013 r. (pismo zaadresowane do GDDKiA Oddział w Łodzi) „pytania kierowane przez mieszkańców Miasta i Gminy Sulejów do RDOŚ i GDDKiA” o treści:

1. Czy ustalony przebieg wariantów trasy S12 zwłaszcza wariantów powstałych w wyniku postulatów mieszkańców zawartych w raporcie z konsultacji społecznych jest wiążący na dalszych etapach planowania drogi?
2. Kto i dlaczego zmienił po publikacji raportu z konsultacji przebieg wariantu W6 na odcinku od 18 km, pomimo tego, że wariant ten powstał w wyniku postulatów mieszkańców?
3. Czy uczestnicy Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, która odbyła się 9 stycznia 2013 r. zostali poinformowani, że przebieg wariantu W6 został zmieniony?
4. Dlaczego GDDKiA Oddział w Łodzi w pismach na temat drogi S12 cały czas twierdzi, że wariant W6 powstał w wyniku uwag i wniosków mieszkańców pomimo późniejszej zmiany jego przebiegu?
5. Co było powodem ustalenia najbardziej niekorzystnego dla miasta Sulejowa przebiegu trasy (zmieniony wariant W6), pomimo istnienia optymalnych wariantów W7 i W8?
6. Czy wobec tak licznych protestów mieszkańców Sulejowa nie jest konieczny powrót do procedowania wariantów W7 i W8, które są najbardziej korzystne dla miasta Sulejowa i jednocześnie ingerują w środowisko przyrodnicze w takim samym stopniu jak zmieniony wariant W6?

Ponieważ wnoszone przez mieszkańców Miasta i Gminy Sulejów odnoszą się przede wszystkim do etapu studium korytarzowego, przeprowadzanego przed złożeniem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, RDOŚ w Łodzi pismem z 19 grudnia 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.5 przesłał powyższe pytania do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Jednocześnie odnosząc się do powyższych kwestii podnoszonych przez mieszkańców Miasta i Gminy Sulejów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi podkreśla, iż zadania organu ochrony środowiska, w tym RDOŚ, mają na celu określenie warunków realizacji przedsięwzięcia objętego wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dokonuje się tego w oparciu i na podstawie przedstawionego przez inwestora materiału dowodowego w sprawie.

Głównym materiałem dowodowym w prowadzonych postępowaniach administracyjnych w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest raport o oddziaływaniu na środowisko wraz załącznikami dla skonkretyzowanej we wniosku inwestycji. To rzeczony raport określa szczegółowo zamierzenie inwestycyjne w koncepcji inwestora i w wariantach alternatywnych. Organ ochrony środowiska bada raport o oddziaływaniu na środowisko pod kątem jego poprawności formalnej oraz zawartości merytorycznej, zgodnie z precyzyjnie określonymi w ustawie oś wymagania w tym zakresie oraz posiadaną wiedzą specjalistyczną. Organ ochrony środowiska nie jest uprawniony do współtworzenia raportu czy przedstawiania własnej koncepcji czy wariantów realizacji przedsięwzięcia planowanego przez inwestora. Organ ochrony środowiska nie posiada kompetencji do rozstrzygnięcia w zakresie zaproponowanych rozwiązań technicznych czy komunikacyjnych, np. objętej wnioskiem inwestycji drogowej czy też jej przebiegu. Poddaje jedynie własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach analiz zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko opracowanym dla inwestycji o określonych parametrach technicznych.

Instrumentem przewidzianym przez przepisy prawa w przypadkach, w których te standardy nie byłyby dotrzymane - i co zostało by wskazane w ramach dokonanych analiz w trakcie procedury „ocenowej”, może być odmowa wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku gdy z materiału dowodowego, tj. raportu wynika jednoznacznie, że standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane i gdy nie ma podstaw aby uznać raport za nierzetelny, niepełny czy niezgodny z przepisami prawa, organ ochrony środowiska kierując się zasadą przezorności i prewencji określa warunki realizacji przedsięwzięcia w oparciu o zapisy raportu o oddziaływaniu na środowisko, przyjmując jednocześnie rozwiązania zaproponowane przez inwestora dotyczące m.in. środków minimalizujących czy zabezpieczających środowisko przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko.

Nie jest zatem możliwe w świetle obecnie obowiązujących przepisów prawa ingerowanie przez organ ochrony środowiska w treść raportu, czy tym bardziej w współtworzenie koncepcji realizacji przedsięwzięcia.

W odpowiedzi na pismo RDOŚ w Łodzi z 19 grudnia 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.5 Pani Joanna Wasilewska-Kłęb Zastępca Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi pismem z 3 stycznia 2014 r. (data wpływu do RDOŚ w Łodzi 8 stycznia 2014 r.), znak: GDDKiA O/Ł-P2-ms-S12-S74/01/14 przesłała do RDOŚ w Łodzi wyjaśnienia (przedstawione poniżej) do pytań stawianych przez mieszkańców Miasta i Gminy Sulejów w piśmie z 15 grudnia 2013 r.

Spotkania z mieszkańcami gmin (w lutym 2011 r.) GDDKiA organizowała na etapie Studium korytarzowego – I etapu opracowania dokumentacji. Przedstawione zostało 8 wariantów przebiegu drogi S12 zaproponowanych przez projektanta. Wszystkie one wzbudzały kontrowersje. Znacząca część wniosków zawierała propozycje lokalnych korekt lub propozycje całkowicie nowych korytarzy drogi ekspresowej. Wpłynęła m.in. uchwała Rady Miejskiej w Sulejowie z propozycją zmiany przebiegu drogi na odcinku od km 5 do km 13. Wszystkie możliwe do wprowadzenia postulaty ze wszystkich gmin zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej. Powstały 3 nowe warianty przebiegu drogi, które zostały zamieszczone w Raporcie z konsultacji. Zarówno na spotkaniach jak i w raporcie GDDKiA wyjaśniała, że dokumentacja do etapu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykonywana jest w dwóch etapach. W I etapie – Studium korytarzowego, wszystkie warianty są analizowane pod względem szeregu kryteriów, przy czym jednym z nich jest również akceptacja społeczna. Następnie warianty wybrane do II etapu – Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STeS) zostają poddane ponownej ocenie.



GDDKiA informowała jednocześnie, że ostateczny przebieg drogi zostanie ustalony decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez RDOŚ w Łodzi na wniosek inwestora, który będzie wariantem najkorzystniejszym wskazanym w ponownej analizie wielokryterialnej wykonanej w STEŚ. Akceptacja społeczna mieszkańców była jednym z kryteriów oceny wariantów, ale nie jedynym. Na etapie STEŚ nastąpiła korekta wariantu W6 na odcinku od ok. km 18+000 do ok. km 22+000, w wyniku której włączył się on w przebieg wariantu W5, co pozwoliło uniknąć kolizji z obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Środkowej Pilicy PLH100008. Taki przebieg okazał się najkorzystniejszy ze względów środowiskowych.

Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) oceniła całą dokumentację etapu STEŚ, w tym preferowany wariant W6 po wprowadzonej korekcie. Warianty te były omawiane na posiedzeniu w dniu 9 stycznia 2013 r. Wariant W6 powstał po spotkaniach konsultacyjnych z mieszkańcami. Zgodnie z tym, o czym GDDKiA informowała na spotkaniach i w Raporcie, warianty przebiegu drogi zostały dwukrotnie poddawane ocenie (w I etapie 11 wariantów, a następnie w II etapie 5 wybranych wariantów). We wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został wskazany wariant preferowany przez Inwestora, który okazał się wariantem najkorzystniejszym, wskazanym w ponownej analizie wielokryterialnej wykonanej w STEŚ. Wariant wskazany we wniosku uzyskał najwyższą ogólną ocenę na całym przebiegu drogi (biorąc pod uwagę również względy środowiskowe). Warianty W7 i W8 uzyskały gorszą ocenę.

Droga ekspresowa musi charakteryzować się określonymi parametrami technicznymi, a przy tak długich inwestycjach nie ma możliwości spełnienia wszystkich wniosków ze wszystkich gmin, a wariant wybrany powinien być najkorzystniejszy na całym przebiegu drogi. Korekta pierwotnego przebiegu wariantu W6 nastąpiła tylko na odcinku przejścia przez rzekę Pilicę, w wyniku której włączył się on w przebieg wariantu W5. Korekta ta nastąpiła po analizie środowiskowej, aby uniknąć kolizji z obszarem Dolina Środkowej Pilicy PLH100008.

Pismem z 12 grudnia 2013 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/3175/2013 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi 13 grudnia 2013 r.) Pani Elżbieta Tocicka z firmy ARCADIS Sp. z o. o., działająca z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, w odpowiedzi na wezwanie RDOŚ w Łodzi z 3 września 2013 r., znak: WOŚ.4200.3.2013.MG przesała aneks raportu o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniający uwagi zawarte w ww. wezwaniu, wraz z odpowiedziami ustosunkowującymi się do nich.

10 stycznia 2014 r. (pismo z 7 stycznia 2014 r., znak: IGP.7226.3.2014.MS) oraz 10 lutego 2014 r. (pismo z 3 lutego 2014 r., znak: IGP.7226.10.2014.MS) do wiadomości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi wpłynęły pisma Urzędu Miejskiego w Sulejowie skierowane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, zawierające stanowisko Urzędu Miejskiego w Sulejowie w sprawie przebiegu drogi S12 przez teren gminy Sulejów. Zgodnie z ww. stanowiskiem, najbardziej optymalnym wariantem przebiegu drogi ekspresowej są warianty W7 i W8, na odcinku od zachodniej granicy gminy Sulejów do 21 km trasy. Następnie od 21 km Urząd Miejski w Sulejowie „bardzo stanowczo” opowiada się za wariantem W2, który na tym odcinku pokrywa się z wariantami W5, W6 oraz W8. Wszystkie te warianty kończą się na terenie gminy węzłem Sulejów. Jednocześnie Urząd Miejski w Sulejowie podtrzymał swoją negatywną opinię co do wariantu W6 drogi S12, szczególnie jego przebiegu w obszarze administracyjnym miasta Sulejowa.

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi 21 lutego 2014 r. wpłynął wniosek bez daty Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”, w którym zawarty był zamiar uczestniczenia rzeczonoego Stowarzyszenia jako organizacji ekologicznej na prawach strony w sprawie administracyjnej określenia środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno

(gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego.

W przypadku postępowań wymagających udziału społeczeństwa (np. postępowanie, w ramach którego przeprowadzana jest ocena oddziaływania na środowisko) dopuszczenie organizacji ekologicznej odbywa się na podstawie art. 44 ustawy ooś. Zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy ooś *„Organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nim na prawach strony”*.

W sprawie administracyjnej określenia środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego przeprowadzana jest ocena oddziaływania na środowisko, której obligatoryjną częścią jest udział społeczeństwa.

Jak wynikało z odpisu z Krajowego Rejestru Sądowego, Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” zostało zarejestrowane w „Rejestrze stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej” 6 grudnia 2013 r. pod nr KRS 0000489593. Statutowym celem działania przedmiotowego Stowarzyszenia jest m.in.: ochrona środowiska naturalnego znajdującego się na terenie miasta i gminy Sulejów, organizowanie działań mających na celu utrzymywanie prawidłowego rozwoju fauny i flory, oraz utrzymywanie właściwego stanu środowiska naturalnego.

Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” było zatem organizacją ekologiczną, której cele statutowe umożliwiają udział w postępowaniach wymagających udziału społecznego na prawach strony na mocy art. 44 ust. 1 ustawy ooś.

Mając na uwadze powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wydał postanowienie z 10 marca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.6, w którym orzekł, iż Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” z siedzibą w Sulejowie przy ul. Podkurnędz 15B jest organizacją ekologiczną na prawach strony w postępowaniu w sprawie administracyjnej określenia środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego, spełnione są bowiem przesłanki wskazane w art. 44 ust. 1 ustawy ooś warunkujące możliwość udziału tegoż Stowarzyszenia jako organizacji ekologicznej w przedmiotowej sprawie administracyjnej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 10 marca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.7 zawiadomił strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia z 10 marca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.6.

Powyższe obwieszczenie pismem z 10 marca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.8 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) lub powiadomienia stron w inny zwyczajowo przyjęty sposób w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 10 marca 2014 r. – 26 marca 2014 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 10 marca 2014 r.

W nawiązaniu do toczącego się postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, 3 marca 2014 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo z 26 lutego 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/470/2014 Pana Krzysztofa Jarmoszewicza z firmy ARCADIS Sp. z o.o., ul. Wołoska 22A, 02-675 Warszawa przekazujące do RDOŚ w Łodzi pełnomocnictwo dla Krzysztofa Jarmoszewicza do występowania w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi przed organami administracji publicznej w sprawach związanych z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 19 marca 2014 r., znak: IGP.7226.23.2014.MS (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 24 marca 2014 r.) Burmistrz Sulejowa przesłał do RDOŚ w Łodzi uchwałę Rady Miejskiej w Sulejowie Nr XXXVI/362/2014 z 6 marca 2014 r. w sprawie wyrażenia stanowiska Rady Miejskiej w Sulejowie, co do przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S12. W uchwale tej Rada Miejska w Sulejowie wyraża swoje poparcie dla wariantu W8 kończącego się na terenie gminy węzłem „Sulejów” jednocześnie negatywnie opiniując proponowane warianty przebiegu trasy W5 i W7 oraz W6 na odcinku przebiegającym przez teren miasta Sulejowa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi po przeanalizowaniu aneksu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji przesłanego przy piśmie z 12 grudnia 2013 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/3175/2013 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi 13 grudnia 2013 r.) uznał, iż informacje w nim zawarte nie pozwalają w pełni ocenić oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji i pismem z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.9 wezwał Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o., ul. Wołoska 22A, 02-675 Warszawa, działającego z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, do dalszych wyjaśnień i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania akustycznego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.10 zawiadomił strony postępowania o ponownym wezwaniu pełnomocnika Inwestora przez RDOŚ w Łodzi pismem z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.9 do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Powyższe obwieszczenie pismem z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.11 zostało przekazane do wnioskodawcy, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 2 kwietnia 2014 r. – 17 kwietnia 2014 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 2 kwietnia 2014 r.

Pismem z 25 kwietnia 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1006/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 28 kwietnia 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, zwrócił się do RDOŚ w Łodzi z prośbą o przesunięcie terminu złożenia uzupełnienia

raportu o oddziaływaniu na środowisko (w związku z wezwaniem RDOŚ w Łodzi z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.9) do 30 maja 2014 r. Prośba ta była motywowana tym, iż przedstawione w wezwaniu RDOŚ w Łodzi uzupełnienia wymagają wykonania szczegółowych analiz akustycznych oraz dużego wkładu w część graficzną opracowania. Ponadto uzupełnienie raportu uzależnione było od pozyskania informacji od jednostek samorządu terytorialnego, przez które przebiega planowane przedsięwzięcie, a których wykonawca raportu jeszcze nie otrzymał.

10 lutego 2014 r., 19 lutego 2014 r., 21 lutego 2014 r., 22 kwietnia 2014 r. oraz 15 maja 2014 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło łącznie 758 jednobrzmiących egzemplarzy pisma zatytułowanego „Protest – Wniosek Dotyczy przebiegu trasy S12 przez miasto i gminę Sulejów” o następującej treści:

Protestuję przeciwko wariantowi W6 przebiegu trasy S12, preferowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad dlatego, że wariant ten oznacza:

1. Wyburzenia domów w Sulejowie i w Podwłodzimierzowie,
2. Przebieg przez pola orne naszej gminy na odcinku dłuższym o ok. 2,5 km niż wariant 8,
3. Ograniczenie rozwoju miasta i gminy przez następne 50/100 lat, poprzez niekorzystny podział miasta i gminy Sulejów,
4. Wydłużenie trasy S12 o 931 m, a to oznacza wzrost kosztów budowy o ok. 35 mln zł (według GDDKiA), wzrost zużycia paliwa przez przejeżdżające pojazdy o ok. 1,2 mln litrów paliwa rocznie czyli ok. 6 mln zł rocznie, a to oznacza dodatkowe 50 ton rocznie szkodliwych odpadów zawartych w spalinach, które opadną na gminę Sulejów,
5. Przebieg przez terenu „Kopuł”, które są bardzo cenne pod względem przyrodniczym i niosą duże problemy techniczne dla wykonania trasy S12 (np. zasypanie tzw. „Morskiego Oka”).

Wnioskuje za przyjęciem wariantu W8 przebiegu trasy S12, który:

1. Jest ekonomicznie tańszym wariantem (krótszy o 931 m i bez odszkodowań za wyburzenie domów),
2. Jest technicznie łatwiejszym wariantem – niższy poziom wejścia na most na Pilicy i brak dołów w „Kopułach”,
3. Jest akceptowany przez mieszkańców gminy Sulejów, a także przez Radę Miejską i Burmistrza Sulejowa,
4. Ma zdecydowanie mniejszy negatywny wpływ na środowisko naturalne, w tym na obszar Natura 2000, gdyż biegnie przez tereny nielegalnej kopalni, czyli przez środowisko już całkowicie zniszczone, tereny, na które Starosta Powiatu Piotrkowskiego wydał zezwolenie na magazynowanie odpadów niebezpiecznych (w tym rtęć, arsenik, ołów) i tereny, wobec których toczy się postępowanie o wydanie zezwolenia na kompostowanie odpadów w ilości 600 tys. ton rocznie.

15 maja 2014 r. Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” pismem z 14 maja 2014 r. złożyło do RDOŚ w Łodzi uwagi i wnioski dotyczące przebiegu planowanej drogi ekspresowej S12 przez gminę Sulejów oraz uwagi do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji.

W piśmie z 14 maja 2014 r. Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” podkreśla, że tak ważną drogę dla całego kraju można przeprowadzić przez gminę Sulejów zgodnie z dobrem mieszkańców i bez wyrządzania większej szkody dla środowiska, ale należy jeszcze raz przedyskutować argumenty wszystkich stron, a szczególnie argumenty mieszkańców, którzy tam mieszkają i najlepiej znają środowisko. Stowarzyszenie twierdzi, że wariant W8 trasy S12 na odcinku od 8 km do 21 km jest jedynym wariantem, który spełnia oczekiwania mieszkańców i równocześnie najmniej negatywnie oddziałuje na środowisko. Fakt, że wariant W8 przebiega przez obszar Natura 2000 na długości 115 m, a wariant W6 na długości 20 m nie ma żadnego rzeczywistego wpływu na środowisko, jest to jedynie przebieg przez linie administracyjne, które wyznaczają ten obszar.

Zdaniem Stowarzyszenia, środowisko naturalne nad rzeką Pilicą na przebiegu wszystkich wariantów trasy S12 jest dokładnie takie samo, ale patrząc już na przebieg wariantów przez gminę i porównując wariant W6 i W8 należy zauważyć, że wariant W6 rekomendowany przez GDDKiA ingeruje zdecydowanie bardziej negatywnie w środowisko i to na kilku odcinkach:

1. Na siedliska wokół dopływu strumienia do rzeki Luciąża na odcinku od 13,5 km do 15,5 km, co zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko, jest bardzo cennym siedliskiem przyrodniczym opisanym i sklasyfikowanym przez literaturę fachową (np. bardzo duża ilość bobrów). Zniszczeniu ulegną również znajdujące się na działce 926 obr. Włodzimierzów, gmina Sulejów użytki ekologiczne.
2. Na wyrobiska pokopalniane z lat 50 tzw. „Kopuły” na odcinku od 20 km do 21 km, teren obecnie pokryty unikalną, chronioną roślinnością opisaną i sklasyfikowaną przez literaturę fachową. Tereny te obecnie są bardzo atrakcyjne, jako tereny służące do rekreacji i mają bardzo duże znaczenie dla przyszłości regionu, jako gminy turystycznej. Wariant W6 zniszczy te tereny bezpowrotnie. Raport środowiskowy nie określił wpływu trasy na te tereny, również nie określił znaczenia tych terenów dla przyrody i krajobrazu doliny rzeki Pilicy. Zniszczenie terenów „Kopuły” wywołało bardzo duże protesty ze strony mieszkańców, których możliwość projektant nie zauważył i nie uwzględnił w raporcie.
3. Na odcinku od 19 km do 20 km niszczy piękny park znajdujący się na działce nr 48 obr. 16 Sulejów. W parku tym rosną stuletnie klony, jesiony, wiąz i buki o charakterze pomnikowym, a w poszyciu obficie kwitnący wiosną zawilec gajowy oraz inne cenne rośliny. W opracowaniu park nie jest w ogóle wzmiankowany.

Stowarzyszenie w swoim piśmie podkreśla, że wariant W6 niszczy zdecydowanie więcej stanowisk roślin chronionych i cennych siedlisk przyrodniczych niż wariant W8. Dodatkowo Stowarzyszenia wskazuje, że wariant W6 przebiega przez miasto Sulejów, co oznacza praktycznie całkowite ograniczenie terenów budowlanych. Stowarzyszenie „nie zauważa” żadnego merytorycznego argumentu, który uzasadniałby realizację trasy S12 wg wariantu W6 i dlatego zwraca się z prośbą do „odpowiednich urzędów” o przeanalizowanie jeszcze raz zasadności rekomendowania wariantu W6.

Ponadto w piśmie z 14 maja 2014 r. Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” wskazało merytoryczne argumenty za wyborem wariantu W8, a przeciw wariantowi W6, które przedstawiono poniżej.

W Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym (Tom VII opracowania ekonomiczno-finansowe) projektant powołuje się na wielokryterialną analizę porównawczą wariantów trasy S12, tzw. AHP prof. T. Satiego, rekomendując wariant W6 trasy S12 na terenie gminy Sulejów. Projektant przeprowadzając metodę AHP zdaniem Stowarzyszenia popełnił za dużo błędów i dlatego Stowarzyszenie uważa, że należy przeprowadzić analizę wyboru wariantu na terenie gminy Sulejów jeszcze raz. Analizie porównawczej AHP Stowarzyszenie zarzuca:

1. W grupie „kryterium techniczne” (pkt 7.3.1.2) projektant nie zauważył:
  - a) wyrobisk pokopalnianych z lat 50-tych po prawej stronie rzeki Pilicy tzw. „Kopuły”, są to trzy wyrobiska, które są w kolizji z wariantem W6 i przeprowadzenie trasy niepotrzebnie stworzy problemy techniczne wykonawcy;
  - b) konieczność wykonania łuków na odcinku od 8 km do 15 km dla wariantu W6, które pogorszą bezpieczeństwo ruchu na tym odcinku w przyszłości i są całkowicie zbędne;
2. W grupie „Kryterium ekonomiczne” pkt 7.3.1.3. projektant nie wskazał:
  - a) bardzo dużych kosztów (idących w miliony zł trudnych do oszacowania) zasypania wyrobisk pokopalnianych tzw. „Kopuły”;

- b) faktu, że W6 jest dłuższe na terenie gminy aż o 940 m (wg projektanta), co niepotrzebnie zwiększa koszty budowy aż o ok. 30 mln zł i w przyszłości spowoduje wzrost zużycia paliwa na tym odcinku o ok. mln litrów paliwa, czyli ok. 5 mln zł rocznie zgodnie z wyliczeniami ilości samochodów przejeżdżających na dobę przez trasę S12. Wzrost zużycia paliwa oraz wzrost zanieczyszczeń spowodowanych zużyciem paliwa na terenie Sulejowskiego Parku Krajobrazowego jest niczym nieuzasadniony;
  - c) faktu, że wariant W6 oznacza również wzrost kosztów wywołanych koniecznością przeniesienia linii gazu ziemnego przy przejściu przez rzekę Pilicę;
  - d) faktu, że wariant W6 generuje również bardzo wysokie i niepotrzebne koszty związane z odszkodowaniami za wyburzenie budynków mieszkalnych (ok. 30 domów).
- Projektant nie porównuje W6 i W8 na odcinku gminy Sulejów, gdzie oba warianty rozdzielają się i łączą się, lecz na odcinku węzeł Rokszyce i Gielniów. Porównywanie wariantów, które na tak długich odcinkach przebiegają łącznie i sama długość odcinków porównywanych czyni metodę AHP bezużyteczną przy wyborze wariantu. Dlatego wynik, że koszty i trudności techniczne dla wszystkich wariantów są jednakowe, należy uznać za błędny, wg Stowarzyszenia różnica pomiędzy wariantami W6 i W8 na odcinku od 8 km do 21 km może urosnąć nawet do 100 mln zł i to wydanych przeciwko dobru publicznemu i przeciwko środowisku.
3. W grupie „Kryterium wpływu na środowisko przyrodnicze” (pkt 7.3.1.5.) projektant nie zauważył lub źle przyjął w „Ocenie środowiskowej” (pkt 7.4.5.) następujące wielkości:
- a) warianty W6 i W8 rozdzielają się na 8 km i łączą na 21 km i analizowanie obu wariantów na odcinku od węzła „Rokszyce” tzn. 0 km do 21 km powoduje generowanie błędów przez metodę AHP, gdyż wspólny odcinek, tzn. od 0 km do 8 km zniekształca większość danych wprowadzanych do tej metody, na co w dalszym ciągu Stowarzyszenie będzie się powoływać;
  - b) w tab. 192 projektant przyjmuje, że na odcinku I wariant W6 oznacza wyburzenie 15 domów a wariant W8 – 6 domów, dane te dotyczą całego odcinka od 0 km do 21 km, a nie od 8 km do 21 km, gdzie warianty przebiegają oddzielnie, takie wprowadzanie danych powoduje znaczące błędy wyniku w metodzie AHP. Wg obliczeń Stowarzyszenia od 8 km do 21 km wariant W8 nie wyburza żadnych domów, a wariant W6 aż 30 domów mieszkalnych. W tabeli 200 „Tablica preferencyjna wariantów...” projektant wariantowi W8 daje w stosunku do wariantu W6 tylko ocenę 2 (wg skali Satiego str. 212 opracowania), co jest poniżej 3, tzn. „umiarkowane przewyższenie”, a wg Stowarzyszenia wariant W8 powinien otrzymać w stosunku do wariantu W6 ocenę 9, tzn. „krytyczna przewaga”, co jest całkowicie zgodne z odczuciami mieszkańców miasta i gminy. Tak błędne przyjęcie tego wskaźnika powoduje w końcowej tabeli wyboru wariantu nr 202 tylko znikomą przewagę wariantu W8 nad wariantem W6 w tej kategorii tzn. 0,011p.;
  - c) w tab. 192 projektant przyjmuje, że na odcinku I wariant W6 będzie oddziaływał akustycznie na 26 domów, a W8 na 14 domów, podobnie jak wyżej projektant ocenia oba warianty na odcinku od 0 km do 21 km przyjmując wielkości, które różnią się całkowicie od opracowania Urzędu Miasta Sulejów, w którym różnica pomiędzy wariantami W8 a W6 to ok. 100 domów, z czym Stowarzyszenie się zgadza i w tab. 200 wariant W8 powinien uzyskać ocenę co najmniej 7, tzn. „bardzo silna przewaga” nad wariantem W6, a nie ocenę 3, tzn. „umiarkowane przewyższenie”. Tak błędne przyjęcia tego wskaźnika powoduje w końcowej tabeli wyboru wariantu nr 202 tylko znikomą przewagę wariantu W8 nad wariantem W6 w tej kategorii, tzn. 0,022 p.;

- d) w tab. 192 projektant przyjmuje długość kolizji wariantów z obszarem Natura 2000, dla wariantu W6 – 20 m, a dla W8 -115 m. Wielkości te nie budzą żadnych zastrzeżeń, ale już przyjęcie długości kolizji z obszarem Natura 2000 dla wariantu W7 – 57 m zamiast 570 m musi budzić zdumienie. Zmiana tej wielkości wpływa na ocenę przewagi wariantu W6 nad wariantem W8, która w tab. 200 wynosi 7, tzn. „bardzo silna przewaga” na korzyść wariantu W6, a po uwzględnieniu, że wariant W7 koliduje aż 570 m z obszarem Natura 2000, co jest zgodne z raportem o oddziaływaniu na środowisko (liczba 570 m pojawia się wielokrotnie w raporcie, np. tabela 9.3.1. rozdz. 9.3.5. Macierz rozpoznania oddziaływania i o pomyłce nie może być mowy) ocena przewagi wariantu W6 nad wariantem W8 byłaby zdecydowanie niższa, wg Stowarzyszenia 3, tj. „umiarkowane przewyższenie”, zgodnie z teorią metody AHP. Tak błędne przyjęcie tego wskaźnika powoduje w końcowej tabeli wyboru wariantu nr 202 zbyt dużą przewagę wariantu W6 nad wariantem W8 w tej kategorii, tzn. 0,029 p.;
- e) w tabeli 192 projektant przyjmuje opinie organów władz samorządowych, ale dotyczącą wariantów W6 i W8 na całym odcinku od 0 km do 21 km, czyli również bierze pod uwagę opinię Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego i Wójta Gminy Rozprza, którzy jednakowo negują oba warianty mimo oczywistego faktu, że omawiane warianty W6 i W8 od 8 km do 21 km leżą tylko w gminie Sulejów, co znowu powoduje, że jednoznaczna opinia Burmistrza Sulejowa, że jest za wariantem W8 w tab. 200 daje tylko wariantowi W8 ocenę 3, tzn. „umiarkowane przewyższenie”, a nie ocenę najwyższą 9, tj. „krytyczna przewaga” nad W6. Tak błędne przyjęcie tego wskaźnika powoduje w końcowej tabeli nr 202 wyboru wariantów tylko znikomą przewagę wariantu W8 nad wariantem W6, tj. 0,008 p.;
- f) w tab. 192 projektant przyjmuje, że społeczeństwo jest całkowicie za wariantem W6, dając w tab. 200 przewagę wariantowi W6 nad wariantem W8 aż 6 pkt., czyli „więcej niż silna przewaga” a przecież wszyscy mieszkańcy gminy i miasta są za wariantem W8, świadczą o tym również protesty wysyłane od 3 miesięcy do RDOŚ w Łodzi i pełne poparcie dla W8 wyrażone w formie uchwały przez Radę Miasta i Gminy Sulejów. Stowarzyszenie wielokrotnie wyjaśniało ten fakt w pismach kierowanych do GDDKiA i RDOŚ. Tak błędne przyjęcie tego wskaźnika powoduje w końcowej tabeli wyboru wariantu przewagę wariantu W6 nad wariantem W8 aż o 0,061 p., a przecież powinno być odwrotnie, i to wariant W8 powinien mieć aż o 0,061 p. przewagi nad wariantem W6 w tej kategorii;
- g) w tab. 192 projektant przyjmuje, że powierzchnia zniszczenia siedlisk w obszarze Natura 2000 wynosi 0,53 ha dla wariantu W8, zgodnie jednak z raportem o oddziaływaniu na środowisko wpływ wariantu W8 będzie znikomy na siedliska i pomijalny (str. 534 rozdz. 9.7 „Podsumowanie”). Zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko jedyne zniszczone siedlisko o pow. 0,53 ha to siedlisko 91E0, czyli łągi wierzbowe, topolowe, olszowe. Nad Pilicą siedliska te są pospolite, zajmują olbrzymie obszary i są uznawane za roślinność w wielu miejscach utrudniającą dostęp do rzeki i regulację jej przepływu. Pomimo znikomego wpływu na niszczenie tego siedliska przez wariant W8, przyjęcie tego wskaźnika powoduje w końcowej tabeli wyboru wariantu przewagę wariantu W6 nad wariantem W8 aż o 0,038 p. Zdaniem Stowarzyszenia jest to całkowicie niezrozumiałe dla społeczności gminy Sulejów, która nigdy nie wyrazi zgody, aby znikome niszczenie wierzb i olszyn przez wariant W8 dawało wariantowi W6 aż 0,038 p. przewagi, a wyburzenie 30 domów dawało wariantowi W8 tylko 0,011 p. przewagi, czyli wg projektanta dramat ludzi, którzy tracą domy ma czterokrotnie mniejsze znaczenie niż zniszczenie 0,53 ha wierzb i olszyn. To kryterium będzie potęgowało protesty mieszkańców.
- 26 maja 2014 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z 21 maja 2014 r., znak: PPP.671.15.2014, składające dezyderat w sprawie

przebiegu drogi ekspresowej S12 w rejonie miasta Piotrkowa Trybunalskiego. W rzeczonym piśmie Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego wskazuje na następujące kwestie:

Z uwagi na pokrywające się przebiegi wariantów drogi S12 w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego, Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego dokonał analizy następujących lokalizacji:

- W2 S12, wariant wyznaczający przebieg w całości przez teren miasta, zgodny ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego,
- W3 S12, wariant wyznaczający przebieg przez teren miasta w rejonie węzła z autostradą A1 i w południowo-wschodniej części miasta,
- W6 S12, wariant wyznaczający przebieg przez teren miasta tylko w rejonie węzła z A1,

przy czym przy analizie brano pod uwagę istotną dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego lokalizację węzła w rejonie oczyszczalni ścieków, umożliwiającą właściwy sposób obsługi komunikacyjnej dzielnicy południowo-wschodniej.

Lokalizacja wymienionego węzła zapewni przeniesienie tranzytu na projektowaną południowo-wschodnią obwodnicę miasta, która przejęłaby ruch tranzytowy odbywający się na kierunku północ-południe, a szczególnie ruch pojazdów z DK 91 jako alternatywny dla autostrady A1. Obecnie DK 91 przebiega ulicami Rakowską, Wolborską, Skłodowskiej-Curie, Śląską i Krakowskie Przedmieście. Kontynuacja budowy w kierunku południowym ulicy Miast Partnerskich (która od 2015 r. będzie drogą krajową DK 12 i DK 74), całkowicie wyeliminowałaby ruch tranzytowy ze śródmieścia miasta.

Już 24 lutego 2011 r. podczas opracowywania przebiegu korytarzy drogi ekspresowej S12, spośród wskazanych wariantów, Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego pozytywnie zaopiniował przebieg drogi wg wariantu W3 S12 z nieznaczną korektą przebiegu. W wariantcie tym możliwa byłaby realizacja wskazanego węzła. Wariant ten spełniał konieczność zachowania wymaganej odległości 3000 m między węzłami. Każdy inny wariant niespełniający warunku lokalizacji węzła w rejonie oczyszczalni ścieków uzyskał wtedy opinię negatywną, którą Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego nadal podtrzymuje.

Realizacja drogi zgodnie z wariantem W2 S12 (przebieg w granicach Piotrkowa Trybunalskiego bez węzła w rejonie oczyszczalni ścieków) wywoła następujące negatywne skutki przestrzenne:

- całkowicie i na zawsze wyeliminowana zostanie możliwość realizacji obwodnicy południowo-wschodniej i zneutralizowania uciążliwości ruchu tranzytowego od drogi DK 91. Tym samym wyeliminowana zostanie możliwość realizacji §14, p. 3, lit. c): budowa obwodnic i dróg mających na celu odciążenie nadmiernego natężenia ruchu – Uchwały Nr XXXV/690/13 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie programu ochrony powietrza dla strefy w województwie łódzkim w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszzonego i poziomu docelowego benzo(a)piranu zawartego w pyłe zawieszonym PM10 oraz planu działań krótkoterminowych. Nierozwiązane zostaną tym sposobem również zagadnienia uciążliwości akustycznej od drogi DK91 w jej aktualnym przebiegu;
- w związku z brakiem możliwości przedłużenia ulicy Miast Partnerskich do S12 struktura przestrzenna dzielnicy południowo-wschodniej zostanie pozbawiona właściwej obsługi komunikacyjnej i szans zrównoważonego rozwoju ze względu na brak pełnej obsługi komunikacyjnej (komunikacja odbywać się będzie jedynie poprzez ulicę Przedborską).



Realizacja drogi zgodnie z wariantem W6 S12 (w większości przebieg poza granicami Piotrkowa Trybunalskiego) zdaniem Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego wywoła następujące negatywne skutki przestrzenne:

- konieczność budowy własnej obwodnicy południowo-wschodniej miasta celem wyeliminowania uciążliwości tranzytu drogi DK 91 i celem właściwego zagospodarowania południowo-wschodniej dzielnicy miasta. Na odcinku południowym obwodnica ta, klasy G, przebiegałaby praktycznie „w śladzie” W2 S12 i w niewielkiej odległości od wybranego wariantu W6 S12,
- z tytułu tego podwojenia wzrosną koszty realizacji dróg i ochrony przed skutkami oddziaływania ich na środowisko w strefach o przekroczonych normach uciążliwości.

Jedynie realizacja drogi zgodnie z wariantem W3 S12 satysfakcjonuje miasto Piotrków Trybunalski. Za takim stanowiskiem przemawiają następujące fakty:

- lokalizacja węzła w rejonie oczyszczalni ścieków jest zgodna ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego w wersji przyjętej Uchwałą Nr XLIX/837/06 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 29 marca 2006 r., ze zmianą przyjętą Uchwałą Nr XIV/297/11 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 30 listopada 2011 r., która przewiduje węzeł komunikacyjny na drodze S12 w rejonie oczyszczalni ścieków. Przebieg drogi nie jest zgodny ze studium, ale jest korzystniejszy,
- lokalizacja wymienionego węzła zapewni przeniesienie tranzytu na południowo-wschodnią obwodnicę miasta, która przejęłaby ruch tranzytowy odbywający się na kierunku północ-południe. Kontynuacja budowy w kierunku południowym ulicy Miast Partnerskich całkowicie wyeliminowałaby ruch tranzytowy ze śródmieścia miasta.

Pismem z 27 maja 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1285/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 29 maja 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, przesłał do RDOŚ w Łodzi uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (Aneks II) będące odpowiedzią na wezwanie RDOŚ w Łodzi z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.9.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 28 maja 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.12 zawiadomił że:

- w związku z wezwaniem Inwestora przez RDOŚ w Łodzi pismem z 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.9 do złożenia dodatkowych uzupełnień i wyjaśnień informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z zakresu oddziaływania akustycznego oraz wnioskiem pełnomocnika Inwestora o przedłużenie terminu złożenia wymaganych uzupełnień i wyjaśnień do 30 maja 2014 r., oraz z uwagi na znaczny stopień skomplikowania sprawy, dotrzymanie terminu ustawowego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie nie było możliwe;
- wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w ramach ww. sprawy administracyjnej nastąpi nie później niż do 21 listopada 2014 r.;
- wyznaczenie nowego terminu determinowane było szczególnym skomplikowaniem sprawy oraz koniecznością przeanalizowania wymaganych wyjaśnień i uzupełnień dokumentacji oraz dokonania dodatkowych ustaleń w sprawie;
- termin składania uwag i wniosków w sprawie zostanie wyznaczony po szczegółowej analizie przez RDOŚ w Łodzi raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji (wraz z uzupełnieniami) oraz po skompletowaniu pełnej dokumentacji w sprawie, o czym społeczeństwo zostanie poinformowane odrębnym pismem.

Powyższe obwieszczenie pismem z 28 maja 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.13 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 29 maja 2014 r. – 13 czerwca 2014 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 28 maja 2014 r.

Powyższe informacje zostały zawarte również w zawiadomieniu z 28 maja 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.14 skierowanym do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o., oraz do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”.

Pismem z 2 czerwca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.15 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się do Pana Krzysztofa Jarmoszewicza z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działającego z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi z prośbą o stanowisko w kontekście złożonych uwag i wniosków przez Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego przy piśmie z 21 maja 2014 r., znak: PPP.671.15.2014, przez Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” przy piśmie z 14 maja 2014 r. oraz o stanowisko w kontekście złożonych uwag i wniosków, jak również ustosunkowanie się do argumentów zawartych w „Protestach-Wnioskach dotyczących przebiegu trasy S12 przez miasto i gminę Sulejów” w przedmiotowej sprawie składanych do RDOŚ w Łodzi przez mieszkańców Gminy Sulejów.

Pismem z 11 czerwca 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1394/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 13 czerwca 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., przesłał do RDOŚ w Łodzi poprawione legendy do Aneksu II – rysunku wykazującego zasięgi hałasu planowanych dróg w latach 2025 i 2035.

27 czerwca 2014 r. Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., przy piśmie z 26 czerwca 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1500/2014 przesłał do RDOŚ w Łodzi ustosunkowanie się do uwag i wniosków przesłanych przez RDOŚ w Łodzi pismem z 2 czerwca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.15. Stanowisko pełnomocnika Inwestora w kontekście zgłoszonych przez Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” oraz mieszkańców Gminy Sulejów, uwag i wniosków przedstawia się następująco.

W kwestiach podnoszonych przez Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego przy piśmie z 21 maja 2014 r., znak: PPP.671.15.2014 pełnomocnik inwestora wskazuje, iż dokumentacja projektowa dla drogi ekspresowej S12 dla potrzeb uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykonywana była w dwóch etapach:

Na etapie Studium korytarzowego – I etapu opracowywania dokumentacji – GDDKiA w lutym 2011 r. organizowała spotkania z mieszkańcami gmin, przez które miała przebiegać trasa. Na tym etapie przedstawionych zostało 8 wariantów przebiegu drogi S12 zaproponowanych przez projektanta. Wszystkie one wzbudzały kontrowersje. Znacząca część wniosków zawierała propozycje lokalnych korekt lub propozycje całkowicie nowych korytarzy drogi ekspresowej. Po spotkaniu zorganizowanym w Piotrkowie Trybunalskim wpłynęło 219 wniosków mieszkańców, przy czym niektóre zbiorowe. Na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego szczególnie duże

niezadowolenie okazywali mieszkańcy dla odcinków drogi zlokalizowanych w sąsiedztwie ulic Roosevelta, Wroniej i Przemysłowej oraz piotrkowskiego lotniska. Najlepiej został oceniony przez mieszkańców wariant biegnący poza granicami Piotrkowa Trybunalskiego w śladzie wariantu W5 (obecnie na początkowym odcinku tożsamy z W6), który nie uzyskał żadnego głosu sprzeciwu.

Podczas przeprowadzania konsultacji społecznych Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego (opinia z 24 lutego 2011 r.) negatywnie zaopiniował warianty biegnące w śladzie W2 (W1). Pozytywnie natomiast zaopiniował wariant w śladzie W3, pod warunkiem uwzględnienia dodatkowego węzła w pobliżu oczyszczalni ścieków (ul. Małopolska). Natomiast w przypadku nie uwzględnienia dodatkowego węzła W3, zaopiniował również ten wariant negatywnie.

Zarząd Województwa Łódzkiego pozytywnie ocenił w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego wariant W5 (pokrywający się na omawianym odcinku trasy z W6) ze względu na oddalenie od miasta.

Wszystkie możliwe do wprowadzenia postulaty mieszkańców ze wszystkich gmin zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej. Po szczegółowej analizie przesłanych wniosków wprowadzono nowe korytarze oznaczone jako W6, W7 i W8. Nowe warianty powstały po uwzględnieniu możliwych do spełnienia wniosków, które wpłynęły podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych na terenie sąsiedniej Gminy Sulejów.

Do II etapu bardziej szczegółowego – Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowego zostało wybranych 5 wariantów S12: W2, W5, W6, W7 i W8. Wariant W3 nie przeszedł do etapu STEŚ.

Warianty powyższe zostały poddane ocenie, w której najlepiej został oceniony wariant W6.

Na etapie STEŚ opinie do wariantów przesłały władze samorządowe. Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego podtrzymał opinię dotyczącą lokalizacji dodatkowego węzła w rejonie oczyszczalni ścieków. W przypadku nie uwzględnienia tego węzła wariant W2 został zaopiniowany negatywnie.

Pełnomocnik Inwestora nadmienił również, że przedmiotowa inwestycja – budowa drogi ekspresowej S12 i S74 – przygotowana jest w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U z 2015 r., poz. 2031). Art. 11i ust. 2 ww. ustawy stanowi, że *w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Droga ekspresowa relacji A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom, tylko na terenie województwa łódzkiego, na długości ponad 60 km, przebiega przez teren 8 gmin. Nie ma więc możliwości uwzględnienia wszystkich, czasem sprzecznych, wniosków władz samorządowych i mieszkańców.

Analizując warianty przebiegu drogi S12 projektanci starali się brać pod uwagę opinie wszystkich gmin i ich mieszkańców. Warianty W2, W3 i W5 spotkały się z ogromnym sprzeciwem mieszkańców gminy Sulejów, którzy zaproponowali nowy wariant oznaczony następnie jako W6. Wybór wariantu W6 nie ogranicza możliwości budowy przez miasto Piotrków Trybunalski obwodnicy miasta, która poprzez węzeł z DK91 będzie miała powiązanie z S12. Obwodnica będzie miała zupełnie inny charakter niż sieć autostrad i dróg ekspresowych wokół Piotrkowa Trybunalskiego, które przejmą ruch tranzytowy.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi, droga ekspresowa powinna mieć określone parametry techniczne. Powiązania poprzez węzły może mieć jedynie z drogami klasy G i drogami wyższych klas (wyjątkowo klasy Z). Proponowana lokalizacja dodatkowego węzła na połączeniu z drogą gminną 162480E nie spełnia tego warunku. Dojazd do oczyszczalni ścieków będzie jednak możliwy z projektowanego węzła na DK91 poprzez sieć istniejących (i projektowanych) dróg.

Do uwag i wniosków podnoszonych przez Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” oraz mieszkańców Gminy Sulejów stanowisko pełnomocnika inwestora przedstawia się następująco.

„Na etapie Studium korytarzowego – I etapu opracowywania dokumentacji – GDDKiA w lutym 2011 roku organizowała spotkania z mieszkańcami gmin, przez które miała przebiegać trasa S12

zaproponowanych przez projektanta. Wszystkie one wzbudzały kontrowersje. Szczególnie duże niezadowolenie okazywali mieszkańcy dla odcinków drogi zlokalizowanych w sąsiedztwie m. Zalesice, Zalesice Kolonia, Witów, Witów Kolonia. Znacząca część wniosków zawierała propozycje lokalnych korekt lub propozycje całkowicie nowych korytarzy drogi ekspresowej.

Właśnie w wyniku wniosków mieszkańców powstały nowe warianty (dla mieszkańców gminy Sulejów – wariant W6). Za nowym przebiegiem W6 optowało aż 441 osób, w związku z tym uznano, że wariant ten ma znaczące poparcie. Na tym etapie także Burmistrz Sulejowa poparł zgłoszony przez mieszkańców wariant oznaczony jako W6.

W stosunku do pierwotnej propozycji przebiegu wariantu W6, po analizie środowiskowej, nastąpiła korekta przebiegu tego wariantu na odcinku przejścia przez rzekę Pilicę, w wyniku której włączył się on w przebieg wariantu W5, który był negatywnie oceniony przez Urząd Miejski w Sulejowie. Korekta ta nastąpiła, aby uniknąć kolizji z obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Środkowej Pilicy PLH100008. Zmiana ta dotyczyła jedynie odcinka długości ok. 3 km.

Projektanci nadmieniają również, że wariant W7 (W8) został negatywnie zaopiniowany przez Zarząd Województwa Łódzkiego.

Oceny wariantów lokalizacyjnych drogi S12 (W2, W5, W6, W7 i W8) dla kryterium wpływu na środowisko przyrodnicze, dokonywano odcinkami tam, gdzie poszczególne warianty mają różny przebieg.

Na początkowym odcinku drogi S12 (od km 0+000 do ok. km 21+000 – rejon wiaduktu nad przejazd gospodarczym) mamy 5 wariantów lokalizacyjnych – W2, W5, W6, W7 i W8 przy czym warianty W7 i W8 praktycznie na tym odcinku przebiegają w tym samym korytarzu za wyjątkiem końcowego odcinka nad rzeką Pilicą, gdzie wariant W8 odchyła się od przebiegu wariantu W7 w kierunku północnym dalej wchodząc w korytarz wariantów W2, W5 i W6.

Zdaniem pełnomocnika Inwestora, błędne jest twierdzenie zawarte w piśmie Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”, że analizę wariantów należałoby wykonywać na odcinku jednej gminy. Taka analiza wiązałaby się z błędem wynikowym spowodowanym zbyt krótkim odcinkiem przyjętych analiz. Podział wariantów drogi S12 na 3 odcinki do analizy zdaniem pełnomocnika Inwestora jest poprawny i w pełni uwzględnia kryteria do porównania na odcinkach o różnym sposobie zagospodarowania terenu.

Spośród wielu kryteriów możliwych do zastosowania w analizie wariantów przyjęto te, które są najbardziej miarodajne dla podejmującego decyzję, a także są różnicujące, tj. przyjmują istotnie różne wartości dla poszczególnych wariantów. Współczesny sposób rozumienia zakłada uwzględnienie w analizie elementów:

- Funkcjonalno – ruchowych (długość odcinka, praca przewozowa, czas przemieszczeń, stopień wykorzystania przepustowości);
- Technicznych (przebudowa i zabezpieczenie sieci gazowych wysokiego ciśnienia, przebudowa i zabezpieczenie sieci gazowych średniego, niskiego ciśnienia, budowa, przebudowa i zabezpieczenie sieci wodociągowych, przebudowa kanalizacji sanitarnej, przebudowa linii elektroenergetycznej napowietrznej wysokiego napięcia 110 kV – kolizja z drogą, przebudowa linii elektroenergetycznej napowietrznej średniego napięcia 15 kV – kolizja z drogą, przebudowa linii elektroenergetycznej napowietrznej niskiego napięcia 0,4 kV – kolizja z drogą, przebudowa i zabezpieczenie linii telekomunikacyjnej napowietrznej i podziemnej);
- Ekonomicznych (wskaźnik korzyści/koszty BCR, ekonomiczna wartość bieżąca netto ENPV, ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR, koszty ekonomiczne inwestycji);
- Społeczno – przestrzennych (budynki mieszkalne do wyburzenia, budynki gospodarcze i inne do wyburzenia, grunty rolne i leśne do wykupu, czasowe wejścia na działki);

- Środowiska przyrodniczego (liczba budynków mieszkalnych do wyburzenia, liczba budynków mieszkalnych w zasięgu hałasu (50 dB – pora nocna) dla prognozy ruchu w 2035 r., długość kolizji z obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy PLH100008, długość kolizji z korytarzem migracyjnym na terenie leśnym, opinie organów i społeczeństwa, powierzchnia zajęcia siedlisk przyrodniczych chronionych w pasie drogowym, liczba niszczonej stanowisk roślin objętych ochroną, liczba miejsc kolizji z miejscami występowania ptaków, długość kolizji z terenami leśnymi, liczba miejsc bytowania płazów w pasie 250 m od granicy jezdnii, długość kolizji z terenami o silnym konflikcie z wodami podziemnymi, długość kolizji z glebami chronionymi).

Zaprojektowana trasa nie pogorszy bezpieczeństwa ruchu w związku z łukami na odcinku od 8 km do 15 km. Trasa drogi ekspresowej musi spełniać szereg wymagań dotyczących m.in. wartości promieni łuków poziomych oraz długości prostych. Analizowana droga została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami odnośnie wartości promieni łuków poziomych i spełnia wymagania bezpieczeństwa pod tym względem.

Przekroczenie rzeki Luciaży w wariantcie W6 projektuje się mostem z przejściem dla zwierząt średnich, umożliwiającym swobodną migrację zwierząt, w tym bobrów. Obiekt ten będzie wyposażony w osłony antyolśnieniowe i nie powinien być oświetlony (lampy). W rejonie mostu i przejścia zaprojektowana będzie także zieleń naprowadzająca na przejście oraz ułożone będą elementy naturalne takie jak: karpy, kamienie umożliwiające schronienie się zwierząt w okresie migracji.

W okresie eksploatacji potencjalny wpływ na zwierzęta byłby możliwy tylko w przypadku wystąpienia awarii i zanieczyszczenia gleby i wody substancjami niebezpiecznymi.

W przypadku złoża Sulejów II, tak jak zawarto w raporcie, jest to złożenie wapieni i margli, które obecnie jest niezagospodarowane. Wszystkie warianty trasy S12 przecinają to złożo, a ich ingerencja w teren jest porównywalna w każdym wariantcie.

Natomiast odnosząc się do parku, który znajduje się na działce ewidencyjnej nr 48, obręb 16 Sulejów, pełnomocnik Inwestora wskazuje, że park ten nie jest obiektem wpisanym do rejestru zabytków na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm), jak również nie jest włączony w granice Sulejowskiego Parku Krajobrazowego, z którym bezpośrednio graniczy. Analizując przecięcie planowaną drogą S12 tej działki należy stwierdzić, że planowana inwestycja zajmie ok. 1/3 powierzchni działki (ok. 0,4 ha), z czego bezpośrednio pod drogą znajdzie się ok. 0,2 ha działki.

Dłuższy odcinek kolizji z gruntami rolnymi wariantu W6 w porównaniu do wariantu W8, na terenie miasta i gminy Sulejów, ma swoje odzwierciedlenie w tym, że wariant W6 koliduje na krótszym odcinku z terenami leśnymi w stosunku do wariantu W8, o około 2 km.

W nawiązaniu do kosztów planowanej inwestycji, to zgodnie z Tomem STEŚ, koszt wariantu W6 i W8 oszacowano na:

- 2 449 124 253 zł – dla W6;
- 2 522 227 468 zł – dla W8.

Jak wynika z powyższego koszt budowy wariantu W6 jest niższy od wariantu W8 o około 73,1 mln zł. Na wartości te składają się m.in. koszty eksploatacji pojazdów, koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej, koszty wypadków drogowych i ofiar oraz koszty zanieczyszczenia środowiska.

Rekapitulując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przedstawione ww. okoliczności wziął pod uwagę przy wydawaniu ostatecznego rozstrzygnięcia.

Należy przy tym dostrzec, że ocena czynnika ekonomicznego danego przedsięwzięcia jest jednym z elementów wielokryterialnej analizy wariantowej planowanej inwestycji. Co istotne

nawiązując do prowadzonej analizy wielokryterialnej planowania poszczególnych inwestycji, inwestor winien nie tylko brać pod uwagę kwestie finansowe, ale przede wszystkim winien uwzględnić kwestie ryzyka środowiskowego (dotrzymanie standardów) i prawnego. Taki charakter analizy wielokryterialnej determinują dwie podstawowe zasady prawa ochrony środowiska: zasady zrównoważonego rozwoju i zasady przezorności i prewencji. Rolą uczestników oceny jest weryfikacja analizy wielokryterialnej czyli poprawności i zasadności wyboru najlepszego dla środowiska przyrodniczego i społecznego wariantu przebiegu drogi po uwzględnieniu wielu kryteriów, takich jak np. uwarunkowania środowiskowe, krajobraz, dziedzictwo kulturowe, konflikty społeczne, urządzenia ochrony środowiska (w których zawarty jest również czynnik ekonomiczny).

W kontekście ww. uwag i wniosków, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi podkreśla, że zadania organu ochrony środowiska, w tym RDOŚ, mają na celu określenie warunków realizacji przedsięwzięcia objętego wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dokonuje się tego w oparciu i na podstawie przedstawionego przez inwestora materiału dowodowego w sprawie. Głównym materiałem dowodowym w prowadzonych postępowaniach administracyjnych w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest raport o oddziaływaniu na środowisko wraz załącznikami dla skonkretyzowanej we wniosku inwestycji. To rzeczony raport określa szczegółowo zamierzenie inwestycyjne w koncepcji inwestora i w wariantach alternatywnych. Organ ochrony środowiska bada raport o oddziaływaniu na środowisko pod kątem jego poprawności formalnej oraz zawartości merytorycznej, zgodnie z precyzyjnie określonymi w ustawie o oś wymagania w tym zakresie oraz posiadana wiedzą specjalistyczną. Organ ochrony środowiska nie jest uprawniony do współtworzenia raportu czy przedstawiania własnej koncepcji czy wariantów realizacji przedsięwzięcia planowanego przez inwestora. Organ ochrony środowiska nie posiada kompetencji do rozstrzygnięcia w zakresie zaproponowanych rozwiązań technicznych czy komunikacyjnych, np. objętej wnioskiem inwestycji drogowej czy też jej przebiegu. Poddaje jedynie własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach analiz zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko opracowanym dla inwestycji o określonych parametrach technicznych.

Instrumentem przewidzianym przez przepisy prawa w przypadkach, w których te standardy nie byłyby dotrzymane - i co zostało by wskazane w ramach dokonanych analiz w trakcie procedury „ocenowej”, może być odmowa wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku gdy z materiału dowodowego, tj. raportu wynika jednoznacznie, że standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane i gdy nie ma podstaw aby uznać raport za nierzetelny, niepełny czy niezgodny z przepisami prawa, organ ochrony środowiska kierując się zasadą przezorności i prewencji określa warunki realizacji przedsięwzięcia w oparciu o zapisy raportu o oddziaływaniu na środowisko, przyjmując jednocześnie rozwiązania zaproponowane przez inwestora dotyczące m.in. środków minimalizujących czy zabezpieczających środowisko przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko.

Nie jest zatem możliwe w świetle obecnie obowiązujących przepisów prawa ingerowanie przez organ ochrony środowiska w treść raportu, czy tym bardziej w współtworzenie koncepcji realizacji przedsięwzięcia.

Pismem z 25 lipca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.16 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przekazał Stowarzyszeniu „Sulejów dla Pokoleń” stanowisko pełnomocnika Inwestora zawarte w piśmie z 26 czerwca 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1500/2014, w kontekście złożonych uwag i wniosków.

Pismem z 28 lipca 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1753/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 29 lipca 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, przesłał do RDOŚ w Łodzi Aneks III raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego, uszczegóławiający odpowiedzi na uwagi RDOŚ w Łodzi zawarte we wcześniejszych wezwaniach do uzupełnienia raportu.

Po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji wraz z przedłożonymi uzupełnieniami Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi uznał, iż czynią one zadość wysłanym wezwaniom i przystąpił do dalszego etapu oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi działając na podstawie art. 49 k.p.a., w związku z art. 74 ust. 3 oraz art. 33 ust. 1, 34, art. 36 i art. 29 ustawy ooś, poprzez obwieszczenie/ogłoszenie publiczne o znaku: WOOŚ.4200.3.2013.MG.17 z 30 lipca 2014 r., zawiadomił strony postępowania oraz podał do publicznej wiadomości następujące informacje:

- 1) o udziale społeczeństwa w ramach ww. sprawy administracyjnej, której pierwszym elementem będzie możliwości składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej, w terminie od 21 sierpnia 2014 r. do 10 września 2014 r. do RDOŚ w Łodzi.
- 2) o tym, że każdy ma prawo do składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, od 21 sierpnia 2014 r. do 10 września 2014 r. włącznie. Uwagi i wnioski mogą być wnoszone:
  - w formie pisemnej na adres Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi 93-113 Łódź, ulica Traugutta 25.
  - w formie ustnej do protokołu w RDOŚ w Łodzi przy ul. Traugutta 25, w godzinach 7:30-15:30.
  - w formie elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, na adres sekretariat.lodz@rdos.gov.pl.
- 3) o planowaniu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w ramach ww. sprawy, której termin i miejsce zostanie podany odrębnym ogłoszeniem/obwieszczeniem, a która będzie stanowiła następny element udziału społeczeństwa w ramach ww. sprawie.
- 4) organem właściwym do rozpatrzenia złożonych uwag i wniosków jest RDOŚ w Łodzi.
- 5) o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź.

Powyższe obwieszczenie/ogłoszenie pismem z 30 lipca 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.18 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 k.p.a. poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz o podanie do publicznej wiadomości w trybie art. 3 ust. 1 pkt 11 lit. d *in fine* ustawy ooś ww. informacji o udziale społeczeństwa poprzez zamieszczenie załączonego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń Urzędu oraz

w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu i miejscowościach (sołectwach) właściwym ze względu na przedmiot postępowania.

Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 31 lipca 2014 r. – 12 września 2014 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 31 lipca 2014 r.

Powyższe Informacje zostały zawarte również w zawiadomieniu z 30 lipca 2014 r. znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.19 skierowanym do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o., oraz do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”.

Pismem z 1 sierpnia 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1812/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 4 sierpnia 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, przesłał do RDOŚ w Łodzi wersję elektroniczną oraz pismem z 8 sierpnia 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1918/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 12 sierpnia 2014 r.) wersję drukowaną Aneksu IV raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego, stanowiącego ujednoczenie części akustycznej zawartej w przesłanych wcześniej Aneksach I-III do raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi działając na podstawie art. 49 k.p.a., w związku z art. 74 ust. 3 oraz art. 33 ust. 1, 34, art. 36 i art. 29 ustawy ooś, poprzez obwieszczenie/ogłoszenie publiczne o znaku: WOOŚ.4200.3.2013.MG.20 z 11 sierpnia 2014 r., zawiadomił strony postępowania oraz podał do publicznej wiadomości następujące informacje:

- 1) o wyznaczeniu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w ramach ww. sprawy na 11 września 2014 r. o godz. 15<sup>00</sup> w Łodzi przy ul. Traugutta 25;
- 2) uwagi i wnioski złożone podczas ww. rozprawy będą rozpoznane jako uwagi i wnioski złożone w ramach udziału społeczeństwa;
- 3) organem właściwym do rozpatrzenia złożonych uwag i wniosków jest RDOŚ w Łodzi;
- 4) rozprawa nie rozstrzygnie realizacji inwestycji, jest elementem (dowodem) postępowania administracyjnego ww. sprawie administracyjnej i służy zapewnieniu udziału społeczeństwa ocenie oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i zagwarantowaniu dobrej komunikacji społeczeństwa z organami administracji publicznej i inwestorem, oraz wyjaśnienia wątpliwości związanych z oddziaływaniem przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko;
- 5) o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź.

Powyższe obwieszczenie/ogłoszenie pismem z 11 sierpnia 2014 r. znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.121 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz o podanie do publicznej wiadomości w trybie art. 3 ust. 1 pkt 11 lit. d *in fine* ustawy ooś ww. informacji poprzez zamieszczenie załączonego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń Urzędu oraz w sposób zwyczajowo



przyjęty w miejscu i miejscowościach (sołectwach) właściwym ze względu na przedmiot postępowania.

Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 12 sierpnia 2014 r. – 12 września 2014 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 12 sierpnia 2014 r.

Powyższe informacje zostały zawarte również w zawiadomieniu z 11 sierpnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.22 skierowanym do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o., oraz do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”.

Włączanie społeczności w proces decyzyjny stanowi dodatkowe źródło informacji i przyczynia się do szerszej identyfikacji oddziaływań i określania efektów przedsięwzięcia. W konsekwencji możliwa jest (ewentualna) modyfikacja projektu przedsięwzięcia, aby zadowalał on (w mniejszym lub większym stopniu) wszystkie zainteresowane strony.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy o oś przez ocenę oddziaływania na środowisko rozumie się: „*postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:*

- a) *weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,*
- b) *uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,*
- c) *zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu”.*

Jednym ze szczególnych elementów oceny oddziaływania na środowisko jest zatem udział społeczeństwa. Jest on tym bardziej konieczny, albowiem na etapie stosowania prawa organy administracji publicznej (zwłaszcza na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) winny realizować wymogi wypływające z ustawy z 21 czerwca 2001 r. o ratyfikacji Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (Dz. U. z 2001 r., Nr 89, poz. 970) w kontekście następujących zapisów art. 6 ust. 4 ww. Konwencji, „*Każda ze Stron umożliwi udział społeczeństwa na tyle wcześnie, że wszystkie warianty będą jeszcze możliwe, a udział społeczeństwa może być skuteczny*”.

Udział społeczeństwa w procesie przygotowywania inwestycji drogowej jest jednym z ważniejszych, obligatoryjnych jego części. Celem konsultacji jest włączenie ogółu społeczeństwa w proces projektowo – decyzyjny poprzez informowanie oraz zbieranie uwag i wniosków dotyczących wypracowywanych rozwiązań na poszczególnych etapach realizacji przedsięwzięcia. Do konsultowania projektu w charakterze stron zapraszane są:

- organy administracji publicznej (głównie na szczeblu lokalnym);
- mieszkańcy obszaru oraz jego użytkownicy w rejonie planowanego przedsięwzięcia;
- organizacje ekologiczne i pozarządowe.

W trakcie sporządzania koncepcji przebiegu wariantów drogi S12 i S74 oraz w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania na środowisko zostały przeprowadzone konsultacje społeczne z mieszkańcami gmin oraz z organami samorządowymi, na terenie których planowana jest realizacja dróg.

W związku z udziałem społeczeństwa w ramach sprawy administracyjnej dotyczącej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego, której elementem była możliwość składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej, w terminie od 21 sierpnia 2014 r. do 10 września 2014 r. włącznie do RDOŚ w Łodzi wpłynęły następujące uwagi i wnioski społeczeństwa:

– pismo Pana Pawła Wincentego Śpiewaka z 9 września 2014 r. (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: drogą elektroniczną mailowo na adres: sekretariat.lodz@rdos.gov.pl 9 września 2014 r., oryginał pisma 11 września 2014 r.) zawierające następujące uwagi i wnioski:

- A. Protest przeciwko wariantom przebiegu drogi S74 przez tereny rolniczo urodzajne (warianty inne, niż wariant W1).
- B. Wniosek o wybór wariantu W1 planowanej drogi S74.
- C. Wniosek o przywrócenie terminu złożenia protestu w związku z brakiem skutecznego (tj. przesyłka polecona za potwierdzeniem odbioru) powiadomienia o planowanym terminie spotkania informacyjnego, jakie miało miejsce: 16 lutego 2011 r. w Szkole Podstawowej w Paradyżu.

Powyższe wnioski, Pan Paweł Wincenty Śpiewak uzasadnił w sposób następujący:

1. Twierdzę, iż tylko wariant W1 planowanej drogi S74 powoduje ominięcie terenów niezwykle urodzajnych rolniczo, pozostawienie gospodarstw przynależnych do miejscowości: Popławy-Kolonia w bezpośrednim dostępie rolników, bez konieczności dokonywania dalekich objazdów wielkogabarytowymi maszynami rolniczymi po drogach publicznych.
2. Wariant W1 pozwala zachować strukturę zmeliorowanych gruntów ornych, z których rzeka Popławka odbiera nadmiar wody, szczególnie w okresie wiosennym. Nadmiar wody spowoduje znaczny stopień zabagnienia tych terenów, a tym samym ich wyłączenie z produkcji rolniczej,
3. Moje gospodarstwo rolne (obręb geodezyjny Popławy-Kolonia), zostało zakupione przez mojego dziadka: ŚPIEWAK Wincenty w 1926 roku od właściciela ziemskiego z m. Wielka Wola. W latach 1928-1929 mój dziadek przy bardzo dużym nakładzie finansowym i zaangażowaniu całej rodziny przeprowadził meliorację całego naszego pola (nawyki wyniesione z okresu pracy w rolnictwie w niewoli niemieckiej w czasie I wojny światowej). W latach: 1991-1992 przeprowadzona została na terenie działek: 180/1, 180/2 ponowna melioracja naszego pola i działek rolnych sąsiadów (179, 218, 217) położonych na wschodnim brzegu rzeki: Popławka.
4. Po szczegółowej analizie powyższego, należy stwierdzić, iż przeprowadzenie drogi S74 według wariantu W1 wzdłuż zachodniego brzegu rzeki Popławka zapewnia:
  - a) zachowanie w pełnym użytkowaniu gruntów ornych zmeliorowanych i stanowiących podstawę utrzymania tutejszych mieszkańców,
  - b) zabór pod planowaną drogę S74 terenów leśnych oraz długotrwale podmokłych nie stanowiących z punktu widzenia rolnictwa i poziomu życia tutejszej ludności większej wartości,
  - c) utratę przez tutejszych rolników jedynie terenie stanowiących krańcowe odcinki ich działek rolnych, a tym samym nie powodujących utrudnień w dostępności do pozostałych gruntów ornych,
  - d) zabór pod drogę S74 mniej wartościowych terenów na pograniczu gmin: Paradyż, Mniszków,
5. Reasumując, wnioskuję o zachowanie wariantu: W1.
6. W przypadku decyzji negatywnej gotowi jesteśmy (społeczność miejscowości: Popławy-Kolonia) do obrony własnych interesów również poprzez legalną akcję protestacyjną czasowego, uciążliwego wstrzymywania lub spowalniania ruchu na pobliskich drogach krajowych w okolicach miejscowości: Kłopotów, Kozenin.

– pismo Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z 9 września 2014 r., znak: PPP.671.19.2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: drogą elektroniczną za pośrednictwem ePUAP: 10 września 2014 r., oryginał pisma 12 września 2014 r.) zawierające następujące uwagi i wnioski:

Po zapoznaniu się z dokumentacją w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego podtrzymuje stanowisko zawarte w piśmie z 21 maja 2014 r., znak: PPP.671.15.2014 skierowanym do RDOŚ w Łodzi oraz innych dokumentach kierowanych do firmy Arcadis od 2011 r. o konieczności lokalizacji węzła w rejonie oczyszczalni ścieków w Piotrkowie Trybunalskim i realizacji drogi zgodnie z wariantem W3 S12:

- lokalizacja węzła w rejonie oczyszczalni ścieków jest zgodna ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego przyjętym Uchwałą Nr XLIX/837/06 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 29 marca 2006 r., ze zmianą przyjętą Uchwałą Nr XIV/297/11 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 30 listopada 2011 r.,
- lokalizacja wymienionego węzła zapewni przeniesienie ruchu tranzytowego z drogi DK91 na południowo-wschodnią obwodnicę miasta, eliminując ruch tranzytowy ze śródmieścia.

Wszystkie warianty nieuwzględniające lokalizacji węzła w rejonie oczyszczalni ścieków Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego opiniuje negatywnie.

- Uwagi i wnioski przesłane mailowo przez mieszkańców miejscowości Łęczno, Wójtostwo, Kurnędz, Krzewiny oraz ul. Podkurnędz w Sulejowie na adres sekretariat.lodz@rdos.gov.pl 10 września 2015 r. o następującej treści:

Mieszkańcy gminy Sulejów z miejscowości Łęczno, Wójtostwo, Kurnędz, Krzewiny oraz ul. Podkurnędz w Sulejowie, protestują przeciwko przebiegowi drogi ekspresowej S12 na odcinku obwodnicy Sulejowa w wariancie W8.

Swój sprzeciw uzasadniają następującymi argumentami:

1. Wariant W8 najbardziej ingeruje w ochronę środowiska, ponieważ przebiega na terenach bagnistych, zalesionych i w najbliższym sąsiedztwie obszaru programu ochronnego Natura 2000.
  2. Koszty budowy drogi na tym terenie pomiędzy dwoma dużymi wyrobiskami pokopalnianymi i terenie bagiennym znacznie przewyższają koszty tej inwestycji.
  3. Przebieg trasy w wariancie W8 ingeruje w ogromnym stopniu w pola uprawne, ponieważ przecina wszystkie pola uprawne prosto padle. To doprowadziłoby do bankructwa rolników z wyżej wymienionych miejscowości.
- pismo Miejskiego Zakładu Komunalnego w Sulejowie z 11 września 2014 r., znak: MZK/275/2014 złożone do RDOŚ w Łodzi podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej, która odbyła się 11 września 2014 r. zawierające następujące uwagi i wnioski:
1. Miejski Zakład Komunalny w Sulejowie zgłasza uwagę o tym, że w projektowanym korytarzu drogi S12 znalazła się strefa zewnętrzna ochrony pośredniej Ujęcia Wody „Barbara” zlokalizowanego przy ul. Kubusia Puchatka w Sulejowie.
  2. Miejski Zakład Komunalny w Sulejowie wnioskuje o uwzględnienie ochrony strefy ujęcia wody „Barbara” w postępowaniu administracyjnym dotyczącym budowy drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego.
  3. Z uwagi na mogące wystąpić zagrożenie skażenia tej strefy, zarówno w trakcie budowy drogi S12 jak i w trakcie jej użytkowania, w dniu 24 marca 2011 r. (pismo MZK/88/2011) oraz wnioskiem z 21 lutego 2011 r. skierowanym do firmy ARCADIS z siedzibą w Radomiu Miejski Zakład Komunalny w Sulejowie zawarł stanowiska, które podtrzymał na otwartej dla

społeczeństwa rozprawie administracyjnej w przedmiotowej sprawie, która odbyła się 11 września 2014 r. w Łodzi przy ul. Traugutta 25.

Podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej, która odbyła się 11 września 2014 r. w Łodzi przy ul. Traugutta 25 (z której został sporządzony protokół wraz z adnotacją urzędową z 1 października 2014 r.) zgłoszono m.in. następujące uwagi i wnioski:

- Uwagi i wnioski Pana Pawła Wincentego Śpiewaka przedstawione na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej zostały dokładnie wyartykułowane w Pana pismach z 9 września 2014 r. oraz z 18 września 2014 r.
- Uwagi i wnioski złożone przez Pana W. Ostrowskiego reprezentującego Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń”:
  1. Wniosek, aby Inwestor i wykonawca raportu odpowiedzieli na pytanie, dlaczego wybrano wariant W6 drogi S12, a nie wariant W8.
  2. Wniosek, aby inwestor i wykonawca raportu odnieśli się do przypisywanych poszczególnym wariantom przedmiotowego przedsięwzięcia, wartości w tab. 196 omówionej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, zatytułowanej „Tabela istotności kryteriów oceny środowiskowej dla wariantów lokalizacyjnych drogi ekspresowej S12 na odcinku I”, co do której Stowarzyszenie zgłosiło szereg wątpliwości (wyartykułowanych również w piśmie Stowarzyszenia z 14 maja 2014 r.) oraz aby wykonawcy raportu jednoznacznie odnieśli się do poprawności przeprowadzonej analizy wielokryterialnej wykonanej w raporcie.
  3. Wniosek, aby Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad sprawdzała pracę wykonaną przez firmę ARCADIS w zakresie sporządzanej tabeli wykonanej wg metody prof. Satiego.
  4. Wniosek, aby Inwestor i wykonawca raportu podali ekspertów (imiona i nazwiska) i ich dorobku naukowego, którzy wypełniali tabelę „Tabela istotności kryteriów oceny środowiskowej dla wariantów lokalizacyjnych drogi ekspresowej S12 na odcinku I” oraz aby w odpowiedzi na powyższe pytanie zawarto informację, czy wypełnianie tej tabeli było weryfikowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Łódź mając na uwadze zaangażowanie publicznych środków w realizację przedmiotowego przedsięwzięcia (2,5 mld zł).
  5. Wniosek o wskazanie, że jeżeli metoda, która doprowadziła do wyboru wariantu W6, tzw. analiza prof. Satiego została przeprowadzona jedynie przez dwie osoby, a efektem tej analizy (w opinii Stowarzyszenia przeprowadzonej błędnie) jest wybór wariantu W6 – to czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad sprawdzała ten projekt (tabelę).
  6. Uwaga Stowarzyszenia, że wariant W6 jest dłuższy o 940 m i droższy o 40 mln + koszty wyburzanych domów oraz będzie powodował 1 mln litrów wyjeżdżonego paliwa (koszt 5 mln zł) i większą ilość spalin (społeczeństwo gminy Sulejów przyjmie o 10 % więcej spalin) od wariantu W8.
- Wniosek Gminy Rozprza o umożliwienie ponownych konsultacji z mieszkańcami miejscowości Milejowiec i Longinówka oraz o ponowne rozpatrzenie możliwości budowy drogi serwisowej wzdłuż istniejącej drogi DK91 i zabezpieczenie przejazdów gospodarczych do pól. Uwagi i wnioski Gminy Rozprza poruszane na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej został sprecyzowane i wyartykułowane w piśmie z 16 września 2014 r., znak: I.7010.32.2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 22 września 2014 r.) i przedstawione poniżej:

Wójt Gminy Rozprza informuje, iż opiniuje negatywnie planowaną trasę S12 we wszystkich trzech trasach przebiegających przez teren gminy Rozprza.

Zgodnie ze stanowiskiem Gminy Rozprza przedstawionym we wcześniejszej korespondencji z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, wariant W5 (granatowy)

dzieli tereny rolne, powodując utrudnienia dojazdu do pozostałych po podziale części działek rolnych, co dodatkowo zwiększy koszty utrzymania gospodarstw. Mieszkańcy części wsi Longinówka w złożonych ankietach negatywnie zaopiniowali ten wariant przebiegu trasy, a także zwrócili uwagę na nadmierne oddziaływanie hałasu na istniejącą zabudowę mieszkaniową i zbyt bliską odległość trasy od siedlisk.

Niekorzystne dla mieszkańców gminy Rozprza są również wariant W6 (czarny) i wariant W7 (czerwony) oraz pokrywający się z W7 wariant W8 (niebieski), które projektant wprowadził w kwietniu 2011 r. z pominięciem bardzo ważnego etapu procedury lokalizacji dróg krajowych, a mianowicie etapu konsultacji społecznych. Przedmiotowe warianty trasy W6 i W7 (oraz pokrywający się z W7 wariant W8) w znacznym stopniu naruszyły teren gminy Rozprza (ok. cztery razy większa długość trasy niż prezentowana na spotkaniu w lutym 2011 r.), a tym samym rozszerzyły krąg zainteresowanych ich przebiegiem osób. Pomimo wielokrotnych apeli o zapoznanie lokalnej społeczności z nowymi wariantami przebiegu trasy S12, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie przeprowadziła dodatkowych konsultacji społecznych. Mieszkańcy wsi Milejów i Milejowiec do Urzędu Gminy w Rozprze złożyli 80 wniosków, które następnie dnia 10 maja 2011 r. zostały przekazane GDDKiA Oddział w Łodzi. W swoich pismach Mieszkańcy negatywnie zaopiniowali propozycję przebiegu drogi S12 w wariantach W6 i W7 (W8), obawiając się przede wszystkim utraty swoich miejsc pracy.

Dlatego też Wójt Gminy Rozprza podkreśla, że warianty trasy S12 W6 i W7 (W8) przeprowadzone są przez tereny miejscowości Longinówka, Milejów i Milejowiec, gdzie znajdują się specjalistyczne gospodarstwa rolne, m.in. uprawy nowych odmian traw, produkcja nasienna, hodowla bydła mlecznego. Wybudowanie drogi wg wariantów W6 i W7 (W8) spowoduje, że gospodarstwa te przestaną istnieć, a rolnicy utracą jedyne źródło dochodów. Droga ekspresowa o dużym natężeniu ruchu spowoduje powstanie znacznych zanieczyszczeń powietrza i gleby, co jest bardzo niekorzystne w przypadku gospodarstw rolnych o profilu hodowli bydła z przewagą bydła mlecznego, które będą sąsiadować bezpośrednio z tą drogą. Dodatkowo droga w wariantach W6 i W7 (W8) przebiega w odległości ok. 80 m od zabudowań, co narazi ludzi oraz zwierzęta na nadmierną emisję hałasu.

Podsumowując, trasa S12 w wariantach W5 oraz W6 i W7 (W8) została poprowadzona przez tereny rolne o wysokich klasach bonitacyjnych i spowoduje ogromne utrudnienia lub brak możliwości prowadzenia gospodarstw rolnych – podstawowego źródła utrzymania mieszkańców gminy Rozprza. Biorąc pod uwagę powyższe, Wójt Gminy Rozprza wnioskuje o przeprowadzenie planowanej trasy S12 w wariantach W2.

Ponadto w kwestii wyjaśnień przedstawiciela GDDKiA, iż przeprowadzone spotkania z mieszkańcami w lutym 2011 r. miały charakter spotkań informacyjnych, a nie konsultacji społecznych, Wójt Gminy Rozprza informuje, iż nie zgadza się z takim stanowiskiem.

Firma ARCADIS w dniu 4 kwietnia 2011 r. przekazała do Urzędu Gminy Rozprza dokument pn. „Raport z konsultacji społecznych dla przedsięwzięcia budowy drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (granice woj. łódzkiego i mazowieckiego) na terenie gminy Rozprza”. Następnie w korespondencji, którą prowadziła Gmina Rozprza z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA wielokrotnie posługuje się określeniem „konsultacje społeczne”.

Po uzyskaniu informacji nt. wprowadzenia nowych tras przebiegu drogi S12 (pismo AI/D/RA-MS/10.000240.120/066-85/2011 data wpływu do UG Rozprza: 4 kwietnia 2011 r.) Urząd Gminy Rozprza już dnia 6 kwietnia 2011 r. zwrócił się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi z prośbą o zapoznanie lokalnej społeczności z nowymi wariantami

(pismo znak: I.7010.13.2011). Podobną prośbę, również 6 kwietnia 2011 r. UG Rozprza skierował do autora raportu – firmy ARCADIS.

13 kwietnia 2011 r. pismem znak: GDDKiA-O/Ł-P2-ms-S12-S74/83/11 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi odmówiła przeprowadzenia uzupełniających konsultacji społecznych. Następnie 18 maja 2011 r. pismem znak: GDDKiA-O/Ł-P2-ms-S12-S74/96/11 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi podtrzymała swoje stanowisko w kwestii odmowy zapoznania lokalnej społeczności z nowymi wariantami trasy S12.

6 czerwca 2011 r. Wójt Gminy Rozprza zwrócił się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie z prośbą o poparcie konieczności zorganizowania dodatkowych konsultacji społecznych celem zaprezentowania nowych wariantów W6 i W7 przebiegu drogi ekspresowej S12 przez teren Gminy Rozprza. Dodatkowo w piśmie tym podano przykłady przeprowadzania przez inne Oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad uzupełniających konsultacji społecznych. Ponadto zwrócono uwagę na konieczność stosowania jednakowych procedur we wszystkich Oddziałach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz uwzględnianie wytycznych, które na potrzeby GDDKiA zostały opracowane, m.in. „Podręcznika dobrych praktyk wykonywania opracowań dla procedur środowiskowych”.

W odpowiedzi na ww. pismo, Pani Katarzyna Wiktorowicz – Dyrektor Departamentu Przygotowania Inwestycji GDDKiA w Warszawie poinformowała UG Rozprza, że „... mieszkańcy Gminy Rozprza nie mieli możliwości zapoznania się z przebiegiem wariantów W6 i W7, ponieważ warianty te powstały już po spotkaniach informacyjnych...”, natomiast decyzję o wyborze wariantu podejmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska – pismo znak: GDDKiA-DPI-W0-mb-4117/411/11 z 17 czerwca 2011 r.

– pismo Pana Pawła Wincentego Śpiewaka z 18 września 2014 r. (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: drogą elektroniczną mailowo na adres sekretariat.lodz@rdos.gov.pl 18 września 2014 r., oryginał pisma 19 września 2014 r.) zawierające następujące uwagi i wnioski:

- A. Wniosek o wybór wariantu W1 drogi: S74 w obrębie sołectwa: Popławy-Kolonia lub takie przesunięcie wariantu W4 S74, aby przedmiotowa droga biegła po zachodnim brzegu rzeki Popławka, bez przekraczania koryta rzeki. Działania takie pozwolą ocalić rolniczo urodzajne tereny naszego sołectwa oraz nie dopuszczą do konieczności dalekiego i czasochłonnego dojazdu wielkogabarytowymi maszynami do terenów rolniczych z drugiej strony planowanej drogi.
- B. Protest przeciwko planowanym niekorzystnym dla rolnictwa wariantom przebiegu drogi S74 w obrębie sołectwa: Popławy-Kolonia

Powyższe wnioski, Pan Paweł Wincenty Śpiewak uzasadnił w sposób następujący:

- Twierdzę, iż tylko wariant W1 planowanej drogi S74 w obrębie sołectwa: Popławy-Kolonia, lub takie przesunięcie wariantu W4 S74, aby przedmiotowa droga biegła po zachodnim brzegu rzeki: Popławka, bez przekraczania koryta rzeki powodując ominięcie terenów niezwykle urodzajnych rolniczo, pozostawienie gospodarstw przynależnych do miejscowości: Popławy-Kolonia w bezpośrednim dostępie rolników, bez konieczności dokonywania dalekich objazdów wielkogabarytowymi maszynami rolniczymi po drogach publicznych.
- Wariant W1 drogi S74 w obrębie sołectwa: Popławy-Kolonia, lub takie przesunięcie wariantu W4 S74, aby przedmiotowa droga biegła po zachodnim brzegu rzeki Popławka, bez przekraczania koryta rzeki pozwala zachować strukturę zmeliorowanych gruntów ornych, z których rzeka Popławka odbiera nadmiar wody, szczególnie w okresie wiosennym. Nadmiar wody spowoduje znaczny stopień zabagnienia tych terenów, a tym samym ich wyłączenie z produkcji rolniczej.

- Moje gospodarstwo rolne (obręb geodezyjny Popławy-Kolonia) zostało zakupione przez mojego dziadka: ŚPIEWAK Wincenty w 1926 roku od właściciela ziemskiego z m. Wielka Wola. W latach 1928-1929 mój dziadek przy bardzo dużym nakładzie finansowym i zaangażowaniu całej rodziny przeprowadził meliorację całego naszego pola (nawyki wyniesione z okresu pracy w rolnictwie w niewoli niemieckiej w czasie I wojny światowej). W latach 1991-1992 przeprowadzona została na terenie działek: 180/1, 180/2 ponowna melioracja pola i działek rolnych sąsiadów (179, 218, 217) położonych na wschodnim brzegu rzeki Popławka.
- Po szczegółowej analizie powyższego, należy stwierdzić, iż przeprowadzenie drogi S74 według wariantu W1 w obrębie sołectwa: Popławy-Kolonia, lub takie przesunięcie wariantu W4 S74, aby przedmiotowa droga biegła po zachodnim brzegu rzeki: Popławka, bez przekraczania koryta rzeki zapewnia:
  - a) zachowanie w pełnym użytkowaniu gruntów ornych zmeliorowanych i stanowiących podstawę utrzymania tutejszych mieszkańców (w tym działki: 180/1, 180/2, 179, 218, 217);
  - b) zabór pod planowaną drogę S74 terenów leśnych (w tym przypadku również działek: 154/1, 154/2, 155) oraz długotrwale podmokłych nie stanowiących z punktu widzenia rolnictwa i poziomu życia tutejszej ludności większej wartości;
  - c) utratę przez tutejszych rolników jedynie terenów stanowiących krańcowe odcinki ich działek rolnych, a tym samym nie powodujących utrudnień w dostępności do pozostałych gruntów ornych;
  - d) zabór pod drogę S74 mniej wartościowych terenów na pograniczu gmin: Paradyż, Mniszków.
- Reasumując, wnioskuję o zachowanie wariantu: W1 planowanej drogi S74 w obrębie sołectwa: Popławy-Kolonia, lub takie przesunięcie wariantu W4 S74, aby przedmiotowa droga biegła po zachodnim brzegu rzeki: Popławka, bez przekraczania koryta rzeki.
- W przypadku decyzji negatywnej gotowi jesteśmy (społeczność miejscowości: Popławy-Kolonia) do obrony własnych interesów również poprzez legalną akcję protestacyjną czasowego, uciążliwego wstrzymywania lub spowalniania ruchu na pobliskich drogach krajowych w okolicach miejscowości: Kłopotów, Kozenin.
- Uwagi i wnioski społeczeństwa, przedstawione na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej, wskazujące na nieprzeprowadzenie konsultacji społecznych na etapie Studium Korytarzowego w odniesieniu do analizowanych wariantów.

Pismem z 6 października 2014 r., znak: WOŚ.4200.3.2014.MG.24, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przesłał do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń” kopię protokołu z otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej z 11 września 2014 r.

Zgodnie z art. 85 ustawy ooś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia. Uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać m.in.:

- 1) w przypadku gdy została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:
  - a) informacje o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę, i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa,
  - b) informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
    - ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
    - uzgodnienia regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz opinie organu, o którym mowa w art. 78,

- wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

Informacja o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę, i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa zostały zawarte w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

W związku z przeprowadzonym udziałem społeczeństwa w ramach ww. sprawy administracyjnej, której elementem była możliwość składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej do RDOŚ w Łodzi, w terminie od 21 sierpnia 2014 r. do 10 września 2014 r. oraz na przeprowadzonej otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej (jak również późniejsze pisemne doprecyzowanie uwag i wniosków w kwestiach poruszanych na rozprawie administracyjnej), która odbyła się 11 września 2014 r. w Łodzi przy ul. Traugutta 25, w toku postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia niezbędnym było wezwanie podmiotu planującego realizację przedmiotowego przedsięwzięcia do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko do odniesienia się do uwag i wniosków społeczeństwa złożonych (w formie elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres [sekretariat.lodz@rdos.gov.pl](mailto:sekretariat.lodz@rdos.gov.pl) oraz złożonych w formie pisemnej na adres RDOŚ w Łodzi).

Biorąc pod uwagę powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 23 października 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.25 wezwał Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o. o., działającego z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego, będącym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedmiotowej inwestycji, w następującym zakresie rzeczowym:

- odniesienie się do załączonych do ww. wezwania uwag i wniosków społeczeństwa złożonych do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi w przewidzianym ustawowo dwudziestojednodniowym okresie składania uwag i wniosków, przypadającym na okres od 21 sierpnia 2014 r. do 10 września 2014 r., oraz zgłoszonych podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej, która odbyła się w dniu 11 września 2014 r. w Łodzi przy ul. Traugutta 25 (protokół z rozprawy z 11 września 2014 r. przesyłając w załączeniu) oraz do uwag i wniosków, które stanowiły pisemne doprecyzowanie problemów poruszanych na rozprawie administracyjnej,
- rozszerzenie opisu w rozdziale raportu dot. analizy możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem w kontekście złożonych uwag i wniosków oraz odniesienia się do nich przez Inwestora,
- uczynienie raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, po uzupełnieniu ww. okoliczności i wskazań, jednolitym i spójnym.

Ww. wezwanie wystosowane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, (bez załączników) przesłano do wiadomości do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 20 listopada 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.27 zawiadomił że:

- w związku z wezwaniem Inwestora przez RDOŚ w Łodzi pismem z 23 października 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.25 do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko w tym do odniesienia się do uwag i wniosków złożonych podczas udziału społeczeństwa i rozprawy oraz pism pozostałych



stron postępowania, a także z uwagi na znaczny stopień skomplikowania sprawy, dotrzymanie terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe;

- wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w ramach ww. sprawy administracyjnej nastąpi nie później niż do dnia 30 kwietnia 2015 r.;
- wyznaczenie nowego terminu determinowane jest szczególnym skomplikowaniem sprawy oraz koniecznością przeanalizowania wymaganych wyjaśnień i uzupełnień dokumentacji oraz dokonania dodatkowych ustaleń w sprawie;
- istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź.

Powyższe obwieszczenie pismem z 20 listopada 2014 r. znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.28 zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 24 listopada 2014 r. – 12 grudnia 2014 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 24 listopada 2014 r.

Powyższe informacje zostały zawarte również w zawiadomieniu z 20 listopada 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.26 skierowanym do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o., oraz do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”.

Pismem z 21 listopada 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/3032/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: drogą elektroniczną 21 listopada 2014 r., oryginał pisma 24 listopada 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z prośbą o odroczenie terminu uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji (w związku z wezwaniem RDOŚ w Łodzi z 23 października 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.25) do dnia 15 grudnia 2014 r.. Prośba ta motywowana była tym, że przedstawione w wezwaniu RDOŚ uwagi są bardzo wrażliwym zagadnieniem, gdyż dotyczą wniosków organów samorządu terytorialnego, Stowarzyszenia lub grupy mieszkańców, których sprawa planowanej drogi dotyczy bezpośrednio. W związku z powyższym, odniesienie się do nich wymaga bardzo wnikliwej analizy.

W odpowiedzi na powyższą prośbę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 26 listopada 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.29 zawiadomił Pana Krzysztofa Jarmoszewicza, że RDOŚ w Łodzi wyznacza termin uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko do dnia 15 grudnia 2014 r., natomiast pozostałe elementy wezwania RDOŚ w Łodzi z 23 października 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.25 pozostają niezmienione.

Pismem z 12 grudnia 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/3072/2014 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 15 grudnia 2014 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi przesłał do RDOŚ w Łodzi raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia

polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego, uwzględniający uwagi i wnioski społeczeństwa złożone do RDOŚ w Łodzi oraz zgłoszone podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej, wraz z odpowiedziami ustosunkowującymi się do nich.

Należy podkreślić, że zadania organu ochrony środowiska, w tym RDOŚ, mają na celu określenie warunków realizacji przedsięwzięcia objętego wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dokonuje się tego w oparciu i na podstawie przedstawionego przez inwestora materiału dowodowego w sprawie. Głównym materiałem dowodowym w prowadzonych postępowaniach administracyjnych w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest raport o oddziaływaniu na środowisko wraz załącznikami dla skonkretyzowanej we wniosku inwestycji. To rzeczony raport określa szczegółowo zamierzenie inwestycyjne w koncepcji inwestora i w wariantach alternatywnych. Organ ochrony środowiska bada raport o oddziaływaniu na środowisko pod kątem jego poprawności formalnej oraz zawartości merytorycznej, zgodnie z precyzyjnie określonymi w ustawie o oś wymagania w tym zakresie oraz posiadaną wiedzą specjalistyczną. Organ ochrony środowiska nie jest uprawniony do współtworzenia raportu czy przedstawiania własnej koncepcji czy wariantów realizacji przedsięwzięcia planowanego przez inwestora. Organ ochrony środowiska nie posiada kompetencji do rozstrzygania w zakresie zaproponowanych rozwiązań technicznych czy komunikacyjnych, np. objętej wnioskiem inwestycji drogowej czy też jej przebiegu. Poddaje jedynie własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach analiz zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko opracowanym dla inwestycji o określonych parametrach technicznych.

Jak stwierdzono wcześniej, instrumentem przewidzianym przez przepisy prawa w przypadkach, w których te standardy nie byłyby dotrzymane - i co zostało by wskazane w ramach dokonanych analiz w trakcie procedury „ocenowej”, może być odmowa wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku gdy z materiału dowodowego, tj. raportu wynika jednoznacznie, że standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane i gdy nie ma podstaw aby uznać raport za nierzetelny, niepełny czy niezgodny z przepisami prawa, organ ochrony środowiska kierując się zasadą przezorności i prewencji określa warunki realizacji przedsięwzięcia w oparciu o zapisy raportu o oddziaływaniu na środowisko, przyjmując jednocześnie rozwiązania zaproponowane przez inwestora dotyczące m.in. środków minimalizujących czy zabezpieczających środowisko przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko.

Nie jest zatem możliwe w świetle obecnie obowiązujących przepisów prawa ingerowanie przez organ ochrony środowiska w treść raportu, czy tym bardziej w współtworzenie koncepcji realizacji przedsięwzięcia.

RDOŚ w Łodzi uznając wiarygodność i prawidłowość analiz zawartych w raporcie uwzględnia w niniejszej decyzji ustalenia zawarte w rzeczonym raporcie w sposób wskazany i opisany w niniejszej decyzji.

RDOŚ w Łodzi, uwzględniając stanowisko pełnomocnika inwestora, autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz posiadaną wiedzą specjalistyczną, poniżej odnosi się do uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa zawartych na stronach 46-55 niniejszej decyzji oraz wyraża swoje stanowisko w jaki sposób i jakim zakresie zostały uwzględnione rzeczony uwagi i wnioski:

- Pisma Pana Pawła Wincentego Śpiewaka z 9 września 2014 r., z 18 września 2014 r. oraz uwagi i wnioski zgłaszane podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej 11 września 2014 r. – zbiorcza odpowiedź na uwagi i wnioski zawarte w ww. pismach:

W rejonie miejscowości Nowa Wieś, Podlesie, Popławy i Popławy – Kolonia planowana droga S74 w wariantach W4, jak i w wariantach W1 przebiegają w jednym korytarzu. Warianty te rozchodzą się dopiero w km ok. 5+600.

Przedmiotowe wnioski Pana Pawła Wincentego Śpiewaka dotyczą rejonu km 4+000 wariantu W1 i W4 drogi S74. Warianty te w rejonie od km 3+500 do km 4+900 przebiegają przez obszar leśny z wyłączeniem odcinka od km 3+900 do km 4+250, kiedy wchodzi we wnioskowane grunty rolne. Trasa tych wariantów nie rozdziela gruntów rolnych, a jedynie zajmuje grunty rolne, które przylegają bezpośrednio do obszaru leśnego. W związku z powyższym nie ma konieczności, jak to ujęto w ww. wniosku, dokonywania dalekich objazdów wielkogabarytowymi maszynami rolniczymi po drogach publicznych.

W analizowanych pismach podnoszona jest także obawa, że budowa trasy spowoduje zaburzenia w spływie wód opadowych i roztopowych na działkach ewidencyjnych nr 180/1, 180/2, 179, 218 i 217, a tym samym ich wyłączenie z produkcji rolniczej.

Podczas opracowywania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zinwentaryzowano wszelkie sieci oraz urządzenia techniczne, które kolidują z planowanymi wariantami trasy. Na etapie projektu budowlanego wszelkie sieci i urządzenia techniczne, które będą w kolizji z projektowaną trasą zostaną przebudowane w celu zachowania ciągłości ich działania. Według powszechnie stosowanej praktyki wody opadowe i roztopowe zostaną przejęte przez wybudowaną sieć rowów wykonanych wzdłuż trasy, natomiast wody podziemne będą przeprowadzone przebudowaną siecią drenarską do odbiorników.

Ponadto, na etapie koncepcji technicznej możliwe są nieznaczne korekty przebiegu drogi.

Biorąc pod uwagę powyższe, wnioski Pana Pawła Wincentego Śpiewaka dot. przebiegu drogi zostały uwzględnione.

Konsultacje społeczne przeprowadzone przez inwestora i projektantów na etapie Studium Korytarzowego (prowadzone przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji) nie były elementem postępowania administracyjnego prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji – postępowanie to zostało wszczęte wraz z wpływem kompletnego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji został zapewniony udział społeczeństwa oraz możliwość zgłaszania uwag i wniosków oraz wypowiedzenia się w sprawie (informowanie społeczeństwa poprzez obwieszczenia). Stworzono zatem społeczeństwu możliwość wypowiedzenia się co do planowanej inwestycji.

Biorąc powyższe pod uwagę nie uwzględniono w niniejszej decyzji wniosku Pana Pawła Wincentego Śpiewaka o przywrócenie terminu złożenia protestu, w związku z brakiem skutecznego (tj. przesyłka polecona za potwierdzeniem odbioru) powiadomienia o planowanym terminie spotkania informacyjnego, jakie miało miejsce: 16 lutego 2011. w Szkole Podstawowej w Paradyżu.

– Pismo Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z 9 września 2014 r., znak: PPP.671.19.2014.

Na etapie Studium korytarzowego – I etapu opracowywania dokumentacji - GDDKiA w lutym 2011 r. organizowała spotkania z mieszkańcami gmin, przez które miała przebiegać trasa. Na tym etapie przedstawionych zostało 8 wariantów przebiegu drogi S12 zaproponowanych przez projektanta. Wszystkie one wzbudzały kontrowersje. Znacząca część wniosków zawierała propozycje lokalnych korekt lub propozycje całkowicie nowych korytarzy drogi ekspresowej. Po spotkaniu zorganizowanym w Piotrkowie Trybunalskim wpłynęło 219 wniosków mieszkańców,

przy czym niektóre zbiorowe. Na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego szczególnie duże niezadowolenie okazywali mieszkańcy dla odcinków drogi zlokalizowanych w sąsiedztwie ulic Roosevelta, Wroniej i Przemysłowej oraz piotrkowskiego lotniska. Najlepiej został oceniony przez mieszkańców wariant biegnący poza granicami Piotrkowa Trybunalskiego w śladzie wariantu W5 (obecnie na początkowym odcinku tożsamy z W6), który nie uzyskał żadnego głosu sprzeciwu.

Podczas przeprowadzania konsultacji społecznych Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego (opinia z dnia 24.02.2011r.) negatywnie zaopiniował warianty biegnące w śladzie W2 (W1). Pozytywnie natomiast zaopiniował wariant w śladzie W3, pod warunkiem uwzględnienia dodatkowego węzła w pobliżu oczyszczalni ścieków (ul. Małopolska). Natomiast w przypadku nie uwzględnienia dodatkowego węzła W3, zaopiniował również ten wariant negatywnie.

Zarząd Województwa Łódzkiego pozytywnie ocenił w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego wariant W5 (pokrywający się na omawianym odcinku trasy z W6) ze względu na oddalenie od miasta.

Wszystkie możliwe do wprowadzenia postulaty mieszkańców ze wszystkich gmin, zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej. Po szczegółowej analizie przesłanych wniosków wprowadzono nowe korytarze oznaczone jako W6, W7 i W8. Nowe warianty powstały po uwzględnieniu możliwych do spełnienia wniosków, które wpłynęły podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych na terenie sąsiedniej Gminy Sulejów.

Do II etapu bardziej szczegółowego - Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowego - zostało wybranych 5 wariantów S12: W2, W5, W6, W7 i W8. Wariant W3 nie przeszedł do etapu STEŚ. Warianty powyższe zostały poddane ponownej ocenie, w której najlepiej został oceniony wariant W6.

Na etapie STEŚ opinie do wariantów przesłały władze samorządowe. Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego podtrzymał opinię dotyczącą lokalizacji dodatkowego węzła w rejonie oczyszczalni ścieków. W przypadku nie uwzględnienia tego węzła wariant W2 został zaopiniowany negatywnie.

Należy także nadmienić, że przedmiotowa inwestycja – budowa drogi ekspresowej S12 i S74 - przygotowywana jest w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 2031). Art. 11i ust.2 w/w ustawy stanowi, że „w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”.

Analizując warianty przebiegu drogi S12 projektanci, jak i Inwestor starali się brać pod uwagę opinie wszystkich gmin i ich mieszkańców. Warianty W2, W3 i W5 spotkały się z ogromnym sprzeciwem mieszkańców gminy Sulejów, którzy zaproponowali nowy wariant oznaczony następnie jako W6. Wybór wariantu W6 nie ogranicza możliwości budowy przez miasto obwodnicy miasta, która poprzez węzeł z DK91 będzie miała powiązanie z drogą S12. Obwodnica będzie miała zupełnie inny charakter niż sieć autostrad i dróg ekspresowych wokół Piotrkowa Trybunalskiego, które przejmą ruch tranzytowy.

Ponadto zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi droga ekspresowa powinna mieć określone parametry techniczne. Powiązania poprzez węzły może mieć jedynie z drogami klasy G i drogami wyższych klas (wyjątkowo klasy Z). Proponowana lokalizacja dodatkowego węzła na połączeniu z drogą gminną 162480E nie spełnia tego warunku. Dojazd do oczyszczalni ścieków będzie jednak możliwy z projektowanego węzła na DK91 poprzez sieć istniejących (i projektowanych) dróg.

Biorąc pod uwagę powyższe wyjaśnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi nie uwzględnił wniosku Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

– Uwagi i wnioski przesłane mailowo przez mieszkańców miejscowości Łęczno, Wójtostwo, Kurnędz, Krzewiny oraz ul. Podkurnędz w Sulejowie na adres sekretariat.lodz@rdos.gov.pl w dniu 10 września 2015 r.

Przy opracowywaniu Raportu o oddziaływaniu na środowisko poddano analizie porównawczej 5 wariantów lokalizacyjnych drogi S12 (W2, W5, W6, W7 i W8).

Przy ocenie i porównaniu wariantów zastosowano kryteria oceny, które opisując dany wariant są zróżnicowane dla poszczególnych wariantów lokalizacyjnych. Zastosowano kryteria środowiskowe oraz społeczne.

Kryteria środowiskowe są reprezentowane przez liczbę niszczonej stanowisk roślin chronionych, stanowisk ptaków, długość przecięcia obszarów leśnych, kolizyjność z korytarzem migracyjnym oraz obszarem Natura 2000 – Dolina Środkowej Pilicy PLH100008.

Zagadnienia społeczne, reprezentowane w analizie wariantów poprzez szacunkową liczbę budynków, które znajdują się w zasięgu ponadnormatywnego hałasu od drogi, liczbę budynków mieszkalnych kolidujących z planowanym pasem drogowym.

W przeprowadzonej analizie uwzględniona została także opinia społeczeństwa oraz organów samorządowych i państwowych.

Kryteria do porównania dla wariantów lokalizacyjnych S12 na I odcinku, tj. przebiegającym przez granice administracyjne Miasta i Gminy Sulejów:

- liczba budynków mieszkalnych do wyburzenia,
- liczba budynków mieszkalnych w zasięgu hałasu (56 dB - pora nocna) dla prognozy ruchu w 2035 r.,
- długość kolizji z obszarem Natura 2000 - Dolina Środkowej Pilicy PLH100008,
- opinia organów,
- opinia społeczeństwa,
- powierzchnia zajęcia siedlisk przyrodniczych chronionych w pasie drogowym,
- liczba niszczonej stanowisk roślin objętych ochroną,
- liczba miejsc kolizji z miejscami występowania ptaków,
- długość kolizji z terenami leśnymi,
- liczba miejsc bytowania płazów w pasie 250 m od granicy jezdni,
- długość kolizji z terenami o silnym konflikcie z wodami podziemnymi,
- długość kolizji z glebami chronionymi,
- powierzchnia siedlisk chronionych zniszczonych w obszarze Natura 2000.

Z powyższej analizy wynikało, że na odcinku I, tj. odcinku, który przechodzi przez granice administracyjne Miasta i Gminy Sulejów najwyższą ocenę uzyskał wariant W6 (0,2203 pkt).

Wariant W8 otrzymał niższą ocenę o ok. 0,0047 pkt, a wariant W5 niższą o ok. 0,0066 pkt.

W związku z powyższym w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jak i we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na odcinku przejścia planowanej trasy S12 przez granice administracyjne Miasta i Gminy Sulejów zarekomendowano wariant W6 jako wariant najkorzystniejszy.

Biorąc pod uwagę powyższe Regionalny Dyrektor w niniejszej decyzji uwzględnił wniosek zawarty mailu przesłanym przez mieszkańców miejscowości Łęczno, Wójtostwo, Kurnędz, Krzewiny oraz ul. Podkurnędz w Sulejowie.

- pismo Miejskiego Zakładu Komunalnego w Sulejowie z 11 września 2014 r., znak: MZK/275/2014.

W ramach prac nad Raportem o oddziaływaniu na środowisko uwzględniono lokalizację strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Barbara”, którą przecinają wszystkie analizowane warianty drogi S12.

Strefa ochrony pośredniej zewnętrznej ujęcia wody „Barbara” ustanowiona została na mocy decyzji Wojewody Piotrkowskiego 23 grudnia 1998 r. Obejmuje powierzchnię około 225 ha wokół ujęcia, w tym głównie tereny rolne i leśne, a także fragment drogi krajowej nr 74.

Na mocy ww. decyzji zobowiązano Zarząd Miasta Sulejowa jako właściciela ujęcia m.in. do naniesienia ustanowionych stref ochronnych wraz z zakazami w nich obowiązującymi do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obecnie obowiązujący plan zagospodarowania miasta i gminy Sulejów nie obejmuje terenu wyznaczonej strefy ochrony pośredniej ujęcia, natomiast „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Sulejów” nie uwzględnia wyznaczonej strefy.

Zgodnie z obowiązującym prawem, art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 469 ze zm.), strefy ochronne ujęć wody ustanowione przed dniem 1 stycznia 2002 r. wygasły z dniem 31 grudnia 2012 r. Zatem wszelkie ograniczenia dotyczące użytkowania terenu w granicach stref ochronnych ujęć nie mają obecnie mocy prawnej. Niemniej jednak biorąc pod uwagę warunki hydrogeologiczne, na bazie których formułowano wspomniane zapisy należy mieć je na względzie jako wskazania to planowania inwestycji w granicach stref.

Podczas prowadzenia prac budowlanych nie naruszy się poziomu wód użytkowych ujęcia wody w Sulejowie, gdzie głębokość swobodnego zwierciadła wody ujmowanego poziomu kształtuje się na głębokości:

- S-56 – 19,5 m p.p.t.,
- S-57 – 19,6 m p.p.t.

Niweleta trasy w granicach strefy ochrony pośredniej zewnętrznej ujęcia wody „Barbara” kształtuje się:

- W2 – od -4,44 m p.p.t. do +7,40 m n.p.t.,
- W5 – od -3,25 m p.p.t. do +7,34 m n.p.t.,
- W6 – od -2,26 m p.p.t. do +7,43 m n.p.t.,
- W7 – od -0,72 m p.p.t. do +4,05 m n.p.t.,
- W8 – od -4,05 m p.p.t. do +7,43 m n.p.t.

Zarówno w raporcie o oddziaływaniu na środowisko jak i w warunkach określonych w niniejszej decyzji przewidziano działania oraz rozwiązania, które wyeliminują możliwość zanieczyszczenia wód podziemnych, w tym w strefie ochrony pośredniej zewnętrznej ujęcia wody „Barbara”, tj.:

- zabezpieczyć wody powierzchniowe i podziemne przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wyłukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego;
- zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie;
- place zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowej powinny być lokalizowane zdecydowanie poza obszarami o stwierdzonym wysokim konflikcie ze środowiskiem gruntowo-wodnym wynikającym z braku izolacji użytkowych poziomów wodonośnych, a w miarę możliwości także poza obszarami o stwierdzonym średnim konflikcie wynikającym z częściowej izolacji użytkowych poziomów wodonośnych;
- zaprojektować na odcinku, gdzie trasa przecina w/w strefę szczelny system odprowadzania wód opadowych;
- na obszarze m.in. analizowanej strefy ochronnej zalecono zaprojektowanie systemu oczyszczającego wody opadowe składającego się z osadnika (piaskownika) + separatora przed odprowadzeniem tych wód do cieków powierzchniowych.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że zaproponowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zalecenia ochronne oraz warunki określone w niniejszej decyzji zabezpieczą wody

podziemne przed ewentualnym zanieczyszczeniem zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i eksploatacji drogi.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi w niniejszej decyzji uwzględnił wniosek Miejskiego Zakładu Komunalnego w Sulejowie o uwzględnienie ochrony strefy ujęcia wody „Barbara” w postępowaniu administracyjnym dotyczącym budowy drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego.

– Uwagi i wnioski złożone przez Pana W. Ostrowskiego reprezentującego Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” – zbiorcza odpowiedź na złożone uwagi i wnioski złożone podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej oraz zawartych w piśmie Stowarzyszenia z 14 maja 2014 r.

W ramach prac nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym, jak i raportem o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji zinwentaryzowano wszystkie budynki mieszkalne i naniesiono je na mapy. Określono budynki, które będą wymagały wyburzenia, a w raporcie przeprowadzono obliczenia hałasu dla określenia uciążliwości akustycznej, w tym dla budynków mieszkalnych, dla których powyższe obliczenia wykazały przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu zaproponowano środki minimalizujące, tj. budowę ekranów akustycznych, które zapewnią dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Budynki mieszkalne przeznaczone do wyburzenia, jak i budynki mieszkalne w zasięgu hałasu (56 dB – pora nocna) dla prognozy ruchu w 2035 r., zostały ujęte jako kryteria społeczne w przeprowadzonej analizie porównania wariantów.

W związku z uwagą (wskazaną na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej) dotyczącą błędu edytorskiego dotyczącego długości kolizji z obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Środkowej Pilicy PLH100008, autorzy raportu przyznali, że w tabeli 16.1.1. Raportu pt. „Wartości parametrów dla danego kryterium dla wariantów lokalizacyjnych drogi S12 na odcinku I” błędnie zapisano długość kolizji z obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy dla wariantu W7 – 57 m. prawidłowa wartość powinna wynosić 570 m. W związku z tym błędem zostało nieprawidłowo ocenione kryterium nr 3 „Długość kolizji z obszarem Natura 2000 – Dolina Środkowej Pilicy”.

W uzupełnionym raporcie (przesłanym przez pełnomocnika Inwestora pismem z 12 grudnia 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/3072/2014) poddano ponownej analizie ww. kryterium i dokonano niezbędnych poprawek. Zmieniono również ocenę kryterium nr 5 „Ocena społeczeństwa”. W wyniku tej oceny zbilansowano ilość organów samorządowych i państwowych opowiadających się za danym wariantem oraz będących przeciwko niemu.

Ponadto w związku z przekazanymi wątpliwościami odnośnie wskaźników spójności do tabeli ocen poszczególnych kryteriów dodano tabelę określającą wysokość ww. wskaźnika. Zgodnie z literaturą tematu, wskaźnik spójności nie powinien być większy od 10%. Szczegóły dotyczące wskaźnika zawarto w rozdziale 16 raportu.

W wyniku ponownej analizy preferowanym wariantem na odcinku I trasy S12 pozostał wariant W6. Na drugim miejscu został sklasyfikowany wariant W8 oraz kolejno W5, W2 i W7.

Wykonawcy raportu podkreślają również, że analiza wielokryterialna służy do analizowania opinii wielu ekspertów. Decyzje o dużym znaczeniu powinny być podejmowane nie tylko na podstawie jednego kryterium. Wymaga to m.in. poddania wariantów wszechstronnej ocenie, uwzględniającej wiele ich cech i przeprowadzanej względem różnych kryteriów. To skłania do wielokryterialnego podejścia w podejmowaniu decyzji. Zdarza się jednak, że decydenci różnie oceniają warianty, bądź

mają odmienne interesy, nawet sprzeczne. Powodem tego może być np. odmienne postrzeganie ważności każdego z kryteriów.

Przy analizie wariantów dla planowanego przedsięwzięcia brali udział wszyscy autorzy Raportu o oddziaływaniu na środowisko, którzy mają różne specjalizacje i są ukierunkowani na różne aspekty środowiskowe. Analiza była tematem wielu dyskusji podczas jej opracowywania. Podsumowania tych prac wykonali współautorzy Raportu – Elżbieta Tocicka i Ewa Makosz, którzy przeprowadzili kilkanaście ocen przedsięwzięć liniowych (autostrad i dróg ekspresowych) dla wyboru najbardziej korzystnego ich przebiegu.

Wykonawcy raportu spełniali wymagania Zamawiającego dotyczące wiedzy i doświadczenia określone w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla wykonania dokumentacji projektowej dla uzyskania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Tryb. (A-1) - Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku: Sulejów (S12) – gr. województwa świętokrzyskiego.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi weryfikowała zapisy raportu. Raporty po akceptacji przez Oddział przekazane były do Departamentu Ochrony Środowiska w Warszawie, w celu uzyskania uzgodnienia. Tak przygotowana dokumentacja podlegała ocenie na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, która była ostatnim „krokiem” przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Oдноśnie kosztów budowy drogi należy wskazać, składa się na nie wiele czynników i nie jest to zależne tylko od długości drogi, jak to wspomina Pan W. Ostrowski w swoim wniosku. Na koszt taki składają się m.in.:

- Prace badawcze i sporządzanie dokumentacji:
  - prace badawcze,
  - dokumentacja inwestycji,
- Przyjęcie i przygotowanie terenu:
  - wykup gruntów: rolne, leśne (prywatne) pod inwestycję drogową,
  - wykup gruntów: budowlane,
  - wykup budynków mieszkalnych do wyburzenia,
  - wykup budynków gospodarczych, innych do wyburzenia,
  - koszty związane z czasowym wejściem na działki,
- Roboty drogowe:
  - roboty przygotowawcze:
    - roboty przygotowawcze – rozbiórki budynków,
    - roboty ziemne – wykopy + wzmocnienie podłoża, umocnienie skarp,
    - roboty ziemne – nasypy + umocnienia skarp,
  - podbudowa,
  - nawierzchnia,
  - roboty wykończeniowe, inne,
  - oznakowanie, bezpieczeństwo ruchu,
  - elementy ulic,
  - odwodnienie, przepusty,
  - przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich (poza węzłami),
  - przebudowa dróg powiatowych i gminnych,
  - budowa dróg dojazdowych,
- Obiekty inżynierskie:
  - mosty – MS,



- wiadukty w ciągu drogi ekspresowej – WS,
- wiadukty w ciągu dróg poprzecznych – WD,
- przejścia dla zwierząt górą – PZŚG, PZDG,
- przejścia dla zwierząt dołem – PZŚD, PZDD,
- przejścia dla małych zwierząt – PZM,
- przepusty,
- Branża sanitarna:
  - budowa kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi, rowy kryte,
  - przebudowa i zabezpieczenie sieci gazowych wysokiego ciśnienia,
  - przebudowa i zabezpieczenie sieci gazowych średniego, niskiego ciśnienia,
  - budowa, przebudowa i zabezpieczenie sieci wodociągowych,
  - przebudowa kanalizacji sanitarnej,
- Przebudowa i budowa urządzeń elektroenergetycznych:
  - przebudowa linii elektroenergetycznej napowietrznej wysokiego napięcia 110kV – kolizja z drogą,
  - przebudowa linii elektroenergetycznej napowietrznej średniego napięcia 15kV – kolizja z drogą,
  - przebudowa linii elektroenergetycznej napowietrznej niskiego napięcia 0,4kV – kolizja z drogą,
  - montaż oświetlenia drogowego węzłów drogowych,
- Przebudowa i budowa urządzeń teletechnicznych:
  - przebudowa i zabezpieczenie linii telekomunikacyjnej napowietrznej i podziemnej,
- Urządzenia ochrony środowiska, ekrany, zieleń:
  - wykonanie urządzeń ochrony środowiska, ekrany, zieleń.

Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, zgodnie z Tomem VIII STEŚ, koszt planowanej trasy S12 od początku trasy do węzła „Kozenin” (wariant W6 i W8 łączą się za rzeką Pilicą i do węzła „Kozenin” przebiegają jednym śladem) oszacowano na poziomie:

- 1 390 300 847,26 zł – dla W6;
- 1 463 743 222,74 zł – dla W8.

Jak wynika z powyższego koszt budowy wariantu W6 na odcinku od początku trasy do węzła „Kozenin” jest niższy od wariantu W8 o około 73,44 mln zł pomimo tego, że wariant W6 na tym odcinku jest dłuższy od wariantu W8 o 602 m.

Odnosnie zarzutu Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”, że ARCADIS przedstawił nieprawdziwe dane dotyczące złoża Sulejów II, autorzy raportu wyjaśniają, że dane przedstawione w Raporcie – złożo szczegółowo rozpoznane i niezagospodarowane - są informacjami prawdziwymi na dzień wykonywania Raportu, tj. na dzień 30 czerwca 2012 roku, jak również informacje te są prawdziwe na dzień 10 grudnia 2014 r. Podczas prac nad Raportem wykonawcy Raportu byli na wizji lokalnej na przebiegu wszystkich wariantów planowanej drogi S12 i S74.

Autorzy raportu wskazują również, że nieprawdą jest, że ARCADIS w piśmie z 25 czerwca 2014 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/1500/2014 stwierdził, że złożo Sulejów II to złożo „nieeksploatowane, teren zrekułtywowany”, jak to wskazał Pan W. Ostrowski reprezentujący Stowarzyszenie „Sulejów dla Pokoleń” na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej 11 września 2014 r., gdyż w piśmie zawarty jest zapis: „W przypadku złoża Sulejów II, tak jak zawarto w raporcie, jest to złożo wapieni i margli, które obecnie jest niezagospodarowane. Wszystkie warianty trasy S12 przecinają to złożo, a ich ingerencja w ten teren jest porównywalna w każdym wariantcie”.

Po przeprowadzonym udziale społeczeństwa i złożonych w tej kwestii uwagach i wnioskach wykonawcy Raportu potwierdzili prawdziwość informacji zawartych w Raporcie w Wydziale Rolnictwa i Ochrony Środowiska Starostwa Powiatowego w Piotrkowie Trybunalskim, jak i Wydziale Geologii i Koncesji Geologicznych Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi. W obu Urzędach poinformowano, że na złożę Sulejów II nie ma wydanej koncesji, a jeśli są na nim prowadzone jakieś prace to są to prace nielegalne, z naruszeniem prawa.

RDOŚ w Łodzi uznał prawidłowość oraz wiarygodność wykonanych analiz i obliczeń w raporcie, w tym wykonanej analizy wielokryterialnej oraz analizy kosztów realizacji poszczególnych wariantów. Ponadto zgodnie z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 stycznia 2015 r. (sygn. II OSK 1605/13) *zastrzeżenia wobec raportu nie mogą pozostać nieudokumentowane, lecz powinny być wsparte stosownym dowodem, najlepiej tzw. kontrraportem, sporządzonym przez specjalistów dysponujących co najmniej równie fachową wiedzą jak autorzy raportu.*

– Uwagi i wnioski Gminy Rozprza poruszane na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej został sprecyzowane i wyartykułowane w piśmie Wójta Gminy Rozprza z 16 września 2014 r., znak: I.7010.32.2014

Na etapie opracowywania Studium Korytarzowego zorganizowano w gminie Rozprza, jak i we wszystkich gminach przez które przebiegają warianty trasy S12 i S74, spotkanie informacyjne dotyczące wariantów przebiegu korytarzy drogi ekspresowej.

Celem spotkań, organizowanych we wszystkich gminach, było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanym przedsięwzięciu i proponowanych wariantowych przebiegach korytarzy drogi ekspresowej oraz stworzenie mieszkańcom gmin możliwości zgłaszania ewentualnych wniosków, uwag i zastrzeżeń lub wskazania rozwiązań preferowanych.

Podczas spotkań były składane uwagi i zastrzeżenia do przedstawionych korytarzy trasy. W związku z powyższym Projektant przeanalizował wszystkie wnioski, ze wszystkich gmin pod względem możliwości ich wprowadzenia biorąc pod uwagę spełnienie wymogów zawartych w przepisach technicznych, jak również nieingerencji w tereny zabudowane. Wnioski, które były możliwe do wprowadzenia ze względów technicznych zostały uwzględnione.

W wyniku konsultacji społecznych przeprowadzonych na terenie sąsiedniej Gminy Sulejów do opracowania wprowadzono nowe korytarze oznaczone jako W6 S12, W7 S12 i W8 S12, które w większym niż warianty podstawowe stopniu ingerują w teren Gminy Rozprza.

Po przeprowadzeniu spotkań we wszystkich gminach, przez które przechodzą planowane warianty trasy Projektant przesłał do wszystkich gmin, w tym do Gminy Rozprza, Raport z konsultacji społecznych, który zawierał podsumowanie wynikające z przeprowadzonych konsultacji. Do ww. raportu dołączony został plan orientacyjny wariantowych przebiegów drogi. W załączeniu także przesłano do Urzędu Gminy w Rozprze ogłoszenie o możliwości zapoznania się z Raportem z podaniem miejsca i terminu, z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy. Raport ten został także umieszczony na stronach internetowych GDDKiA oraz firmy ARCADIS. W maju 2011 r. zostały dodatkowo przesłane do Urzędu Gminy mapy w skali 1:5000, na których przedstawiony był przebieg wariantów W6 i W7.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że Inwestor, jak i Projektant, stworzyli możliwość do zapoznania się z nowymi korytarzami trasy S12 (wariant W6, W7, W8) dla mieszkańców Gminy Rozprza.

Spotkania informacyjne z mieszkańcami organizowane na tym etapie miały charakter nieformalnych konsultacji społecznych, ponieważ do ich organizowania nie obowiązywały przepisy obowiązującego prawa.

Należy także nadmienić, że Urząd Gminy Rozprza również miał możliwość przedstawienia swojego stanowiska dot. wariantów trasy. Opinia dot. planowanych wariantów została wzięta pod uwagę przy opracowaniu Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STES), w ramach którego przeprowadzono porównawczą analizę wielokryterialną według przyjętych kryteriów, takich jak:

- akceptacja społeczna,
- akceptacja jednostek samorządowych,
- środowiskowe i społeczne:
  - przebieg przez tereny zabudowane,
  - ilość budynków do wyburzenia,
  - przebieg przez tereny leśne,
  - przebieg przez obszary NATURA2000 i ShadowList,
- ekonomiczne - koszt inwestycji.

Także w ramach opracowywania Raportu o oddziaływaniu na środowisko przeprowadzono porównanie analizowanych wariantów trasy, w której również uwzględniono opinię organów dotyczące analizowanych wariantów trasy.

Natomiast odnośnie uwagi Urzędu Gminy Rozprza, że warianty W5, W6, W7 i W8 przebiegają przez tereny rolne o wysokich klasach bonitacyjnych stwierdzono, że sprawa ta była także analizowana w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Jak wykazują zapisy Raportu na początkowym odcinku wszystkie warianty trasy S12, również wariantu W2, który nie przebiega przez teren Gminy Rozprza, przebiegają przez tereny o klasie gleb IIIa i IIIb. Parametr ten również analizowano w ocenie wariantów dla wyłonienia najkorzystniejszego wariantu.

- Uwagi i wnioski społeczeństwa, przedstawione na otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej, wskazujące na nieprzeprowadzenie konsultacji społecznych na etapie Studium Korytarzowego w odniesieniu do analizowanych wariantów.

W celu poinformowania mieszkańców o rozpatrywanych wariantach przebiegu planowanych dróg S12 i S74 oraz umożliwienia mieszkańcom wniesienia własnych wniosków i uwag, GDDKiA Oddział w Łodzi wraz z firmą ARCADIS przeprowadzili akcję informacyjną. Konsultacje społeczne o planowanych wariantowych przebiegach korytarzy drogi S12 i S74 były elementem całości zadania w stadium Studium Korytarzowego, które jest pierwszym najwcześniejszym etapem projektowania, i miały na celu:

- przedstawienie oraz poinformowanie lokalnej społeczności i innych zainteresowanych stron o planowanym przedsięwzięciu i proponowanych wariantowych przebiegach korytarzy drogi ekspresowej i ich powiązań z siecią dróg publicznych,
- stworzenie mieszkańcom terenów sąsiadujących z przedsięwzięciem możliwości zgłoszenia ewentualnych wniosków, uwag i zastrzeżeń lub wskazanie rozwiązań preferowanych,
- zebranie wniosków, uwag i zastrzeżeń dotyczących wariantów przebiegu trasy na terenie poszczególnych gmin.

Spotkania informacyjne odbyły się we wszystkich gminach, przez które przebiegać będą planowane drogi. W terminie 14 dni od daty spotkania, mieszkańcy mogli wnieść pisemne uwagi, wnioski i zastrzeżenia dotyczące przebiegu wariantów trasy drogi. Uwagi można było wnieść drogą pocztową, faksem lub mailem. Zostały one przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych uwzględnione w opracowanej dokumentacji.

Po konsultacjach społecznych sporządzono dla każdej z gmin raport z konsultacji społecznych zawierający m.in. sposób uwzględnienia zgłoszonych wniosków, uwag, zastrzeżeń. Raporty te zostały podane do publicznej wiadomości.

Po przeprowadzeniu spotkań we wszystkich gminach, przez które przechodzą planowane warianty trasy Projektant przesłał do wszystkich gmin raport z konsultacji społecznych. Do ww. raportu dołączony został plan orientacyjny wariantowych przebiegów drogi oraz ogłoszenie o możliwości zapoznania się z raportem z podaniem miejsca i terminu, z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy. Raporty te zostały również umieszczone na stronach GDDKiA oraz firmy ARCADIS.

Spotkania informacyjne z mieszkańcami organizowane na tym etapie miały charakter nieformalnych konsultacji społecznych, ponieważ do ich organizowania nie obligują przepisy obowiązującego prawa.

Zgodnie z art. 30 ustawy ooś, organy administracji właściwe do wydania decyzji lub opracowania projektów dokumentów, w przypadku których przepisy niniejszej ustawy lub innych ustaw wymagają zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, zapewniają możliwość udziału społeczeństwa odpowiednio przed wydaniem tych decyzji lub ich zmianą oraz przed przyjęciem tych dokumentów lub ich zmianą.

Podsumowując, w odniesieniu do wszystkich ww. uwag i wniosków społeczeństwa dotyczących przeprowadzanych konsultacji społecznych, zarówno na etapie Studium Korytarzowego (który nie był elementem postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji – postępowanie to zostało wszczęte wraz z wpływem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) jak i w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji został zapewniony udział społeczeństwa oraz możliwość zgłaszania uwag i wniosków oraz wypowiedzenia się w sprawie. Stworzono zatem społeczeństwu możliwość wypowiedzenia się co do planowanej inwestycji. Możliwość wypowiedzenia się społeczeństwa w przedmiotowej sprawie była więc zapewniona zarówno przez Inwestora podczas organizowanych spotkań (o których mowa wyżej) jak i przed RDOŚ w Łodzi, w ramach udziału społeczeństwa oraz możliwość zgłaszania uwag i wniosków oraz podczas otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej w dniu 11 września 2014 r. w Łodzi przy ul. Traugutta 25. Ponadto w każdym z obwieszczeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zawarto informację, iż szczegółowe informacje w sprawie można uzyskać w Wydziale Ocen Oddziaływania na Środowisko Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

Dodatkowo w celu poinformowania jak największej części społeczeństwa oraz umożliwienia dokładnego zapoznania się z obszerną dokumentacją sprawy, w tym m.in. przeprowadzonymi analizami i obliczeniami oraz umożliwienia rzetelnego przygotowania ewentualnych uwag i wniosków, początek terminu składania uwag i wniosków został wyznaczony przez RDOŚ w Łodzi 21 dni od daty wysłania obwieszczeń.

Natomiast jak to już zostało wskazane wcześniej, konsultacje przeprowadzone przez inwestora i projektantów przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji były spotkaniami informacyjnymi nie będącymi elementem procedury administracyjnej prowadzonej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi spełnił wymogi ustawowe i dokonał wszelkich starań, aby społeczeństwo mogło się zapoznać z dokumentacją i wypowiedzieć w sprawie, a zatem udział społeczeństwa (w tym konsultacje społeczne) został przeprowadzony prawidłowo.

Ponadto w zakresie wątpliwości społeczeństwa w rzetelność analiz przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia należy wskazać orzeczenie Naczelnego Sądu Administracyjnego, który w wyroku z 29 stycznia 2015 r. (sygn. akt II OSK 1605/13)

stwierdził, iż „ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzedza nie tylko użytkowanie, ale i realizację przedsięwzięcia, toteż musi opierać się na hipotezach czy na prognozach dotyczących rodzaju i wielkości oddziaływań, jakie dopiero wystąpią w obu tych fazach. Bezsprzecznie rzeczywiste oddziaływania nie mogą ściśle pokrywać się z tymi zakładanymi na etapie planowania inwestycji. Usunięciu dysproporcji w tym zakresie, także poprzez nałożenie kolejnych obowiązków na inwestora, służy analiza porealizacyjna, mająca, jak sama jej nazwa wskazuje, charakter następczy i umożliwiająca wyciągnięcie wniosków empirycznych, nie spekulatywnych. Zgodnie z art. 83 ust. 1 ustawy podczas analizy dokonuje się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. W związku z tym bezzasadne są zarzuty wywiedzione na podstawie kategoriycznych twierdzeń, wyrażonych przed przeprowadzeniem analizy porealizacyjnej i niepopartych jakimkolwiek dowodem, że wyniki przyjęte w raporcie są niewystarczające i błędne.”

Jak wskazał Naczelny Sąd Administracyjny ocena oddziaływania na środowisko opiera się na hipotezach i prognozach, gdyż na tym etapie przedsięwzięcie nie jest jeszcze zrealizowane i nie można dokładnie ocenić jego oddziaływania. W tym celu w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa się zarówno możliwość przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko jak i analizy porealizacyjnej i monitoringów.

Pismem z 6 lutego 2015 r., znak: AS/WA-KJ/0110.000240/327/2015 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 9 lutego 2015 r.) Pan Krzysztof Jarmoszewicz z firmy ARCADIS Sp. z o.o., działający z upoważnienia Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, dla ujednoczenia dokumentacji w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego, przesłał do RDOŚ w Łodzi ujednoczone Rysunki i Załączniki (2 egz. wersji papierowej), które były uzupełniane w Aneksach I – IV do raportu o oddziaływaniu na środowisko. Do przesłanej dokumentacji załączono również ujednoczony cały raport o oddziaływaniu na środowisko w wersji elektronicznej.

W związku z prowadzonym postępowaniem administracyjnym, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego, zainicjowanym wnioskiem pełnomocnika Inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 12 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG) zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi o wydanie opinii zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. a, ustawy ooś.

Jednocześnie w ww. piśmie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował Inspektora Sanitarnego, iż dla ww. przedsięwzięcia prowadzone było postępowanie wyjaśniające w ramach którego do pełnomocnika Inwestora kierowane były wezwania do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji (wezwania RDOŚ w Łodzi: z dnia 3 września 2013 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG oraz z dnia 1 kwietnia 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.9).

Ponadto po przeprowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi udziale społeczeństwa w ramach ww. sprawy administracyjnej, której elementem była możliwość składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej, w terminie od 21 sierpnia 2014 r. do 10 września 2014 r. do RDOŚ w Łodzi oraz przeprowadzonej otwartej dla społeczeństwa rozprawie administracyjnej w dniu 11 września 2014 r., podczas której złożone zostały uwagi i wnioski, RDOŚ w Łodzi wzywał pełnomocnika inwestora pismem z 23 października 2014 r., znak: WOOŚ.4200.3.2013.MG.25 do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia w związku ze złożonymi uwagami i wnioskami.

Biorąc pod uwagę powyższe, do pisma z 12 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG pisma załączono ujednoczoną dokumentację (tekst jednolity raportu wraz z załącznikami i rysunkami) będącą materiałem dowodowym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 13 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.2 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG), RDOŚ zawiadomił że:

- pismem z 12 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG, RDOŚ w Łodzi wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi o wydanie opinii w trybie art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.);
- istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź.

Powyższe obwieszczenie pismem z 13 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.2 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG) zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 16 lutego 2015 r. – 6 marca 2015 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 16 lutego 2015 r.

Powyższe informacje zostały zawarte również w zawiadomieniu z 13 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.4 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG) skierowanym do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi pismem z 12 marca 2015 r., znak: PWIS.NSOZNS.9022.2.3.2015.DW.MF.AM (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 13 marca 2015 r.) po zapoznaniu się z dokumentami przesłanymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi przy piśmie z 12 lutego 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG) zaopiniował pozytywnie bez zastrzeżeń warunki realizacji dla zamierzenia inwestycyjnego polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków

Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego.

W uzasadnieniu opinii sanitarnej, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wskazuje m.in., że planowane przedsięwzięcie przejmie i wyprowadzi ruch tranzytowy z miejscowości Włodzimierzów, Sulejów, Mniszków, Kozenin, Prymusowa Wola, Opoczno, Mroczków Gościny, Jaksonek, Wójcin, Kłopotów, Paradyż, Mazurków, Solec, Odrowąż, Dobra Wieś, Żarnów, Grębienice. Mniejsza ilość skrzyżowań oraz włączeń pojazdów do ruchu (np. skrzyżowania, zjazdy itp.) wpłynie na większą płynność ruchu, a co za tym idzie na większy komfort jazdy. Dzięki budowie dróg ekspresowych zmniejszy się również prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na drodze (wypadku samochodu osobowego lub ciężarowego) z konsekwencjami dla terenów przyległych – zwłaszcza na odcinkach zabudowy.

Ponadto w uzasadnieniu opinii sanitarnej, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wskazuje, że w celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych na etapie budowy należy m.in. lokalizować zaplecza budowy poza dolinami rzek oraz w bezpiecznej odległości od rowów i zbiorników wodnych (ok. 30 m), ścieki sanitarne z placów budowy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych, wytyczyć drogi dojazdowe w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z projektowanych dróg poprzez kanalizację deszczową, skarpy lub wpusty i kanały deszczowe do rowów trawiastych, a następnie poprzez osadniki (piaskowniki), zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne i infiltracyjne (co zapewni właściwe ich oczyszczenie) do wód powierzchniowych lub do ziemi. Z uwagi na fakt, że planowana trasa S12 przechodzi przez cieki (m.in. obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy PLH100008, ujęcia wód podziemnych) zaprojektowano zestawy osadnik (piaskownik) + separator substancji ropopochodnych. Ścieki sanitarne powstawać będą na terenie miejsc obsługi podróżnych (MOP). Przewiduje się budowę oczyszczalni mechaniczno-biologicznych dla obiektów MOP jednocześnie z budową przedmiotowych dróg. W przypadku etapowania budowy miejsc obsługi podróżnych możliwe jest odprowadzanie ścieków do zbiorników bezodpływowych i wywożenie ich do oczyszczalni ścieków. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenów MOP przewiduje się odprowadzać poprzez system kanalizacji deszczowej (uprzednio oczyszczając je w zespołach oczyszczających wyposażonych w osadniki i separatory substancji ropopochodnych) do zbiorników retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych lub infiltracyjnych. Stanowisko dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne wyposażone będzie w zbiornik bezodpływowy wraz z utwardzonym (szczelnym) stanowiskiem spustowym oraz systemem kanalizacyjnym wyposażonym w zawory odcinające.

W podsumowaniu ww. opinii Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi wskazuje, że po wykonaniu (zgodnie z warunkami realizacji) planowana inwestycja nie będzie stwarzać zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, zatem została ona zaopiniowana pozytywnie bez zastrzeżeń pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 30 kwietnia 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.5 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG), RDOŚ zawiadomił że:

- dotrzymanie terminu ustawowego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe;
- wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w ramach ww. sprawy administracyjnej nastąpi nie później niż do 30 sierpnia 2015 r.;
- wyznaczenie nowego terminu determinowane jest szczególnym skomplikowaniem sprawy oraz koniecznością dokonania dodatkowych ustaleń oraz uzupełnień w sprawie.

Powyższe obwieszczenie pismem z 30 kwietnia 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.6 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 30 kwietnia 2015 r. – 18 maja 2015 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 30 kwietnia 2015 r.

Informacje te zostały zawarte również w zawiadomieniu z 30 kwietnia 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.7 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) skierowanym do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń” oraz do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o.

Pismami z 11 czerwca 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.8-17 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wystąpił do jednostek samorządu terytorialnego, przez teren których przebiega przedmiotowa inwestycja oraz na teren których może ona oddziaływać o odesłanie obwieszczeń z potwierdzeniem sposobu i okresu wywieszenia ww. obwieszczeń, tj. z naniesieniem stosownych pieczęci i dat (z pieczęcią odpowiedniej jednostki organizacyjnej urzędu), które nie zostały przesłane na adres RDOŚ w Łodzi we wcześniejszym terminie, a były wysyłane przez RDOŚ w Łodzi w toku przedmiotowego postępowania administracyjnego.

Po otrzymaniu wymaganej przepisami prawa opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zgromadził kompletny materiał dowodowy przewidziany w przepisach prawa, umożliwiający wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Mając na uwadze art. 10 § 1 k.p.a., tj. *„Organy administracji publicznej obowiązane są zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań”* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poprzez obwieszczenie z 26 sierpnia 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.18 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG), RDOŚ zawiadomił, mając na uwadze art. 10 § 1 k.p.a., o:

- zgromadzeniu kompletnego materiału dowodowego umożliwiającego wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego”, przewidzianego w przepisach prawa i przystąpieniu do etapu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia;
- możliwości wypowiedzenia się stronom postępowania co do zebranych w sprawie dowodów, materiałów i zgłaszanych żądań, a także zapoznania się z aktami ww. sprawie;
- wyznaczeniu stronom postępowania siedmiodniowego terminu od doręczenia niniejszego zawiadomienia do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz zapoznania się z aktami ww. sprawie;



- z uwagi na szczególnie skomplikowany stan sprawy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie wydana w terminie do 30 listopada 2015 r.

Jednocześnie w ww. obwieszczeniu RDOŚ w Łodzi poinformował, że ze zgromadzoną dokumentacją w sprawie można zapoznać się w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź.

Powyższe obwieszczenie pismem z 26 sierpnia 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.19 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 27 sierpnia 2015 r. – 14 września 2015 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 26 sierpnia 2015 r.

Informacje te zostały zawarte również w zawiadomieniu z 26 sierpnia 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.20 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) skierowanym do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń” oraz do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o.

23 października 2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi wpłynęło pismo Pana Grzegorza Królika (pismo z 22 października 2015 r.), w którym zawarto prośbę o pozytywną rekomendację dla planowanego przebiegu trasy S12 w wariantcie W8. W swoim piśmie Pan Grzegorz Królik wskazuje, iż wariant W8 z punktu widzenia rozwoju gminy Sulejów, a przede wszystkim z uwagi na mniejszą ilość nieruchomości do wyburzenia, co w oczywisty sposób obniża koszty inwestycyjne, wydaje się być korzystniejsze.

Odnosząc się do pisma Pana Grzegorza Królika o wybór wariantu W8, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wskazuje (co zostało już wcześniej wyjaśnione w uzasadnieniu niniejszej decyzji), że przy opracowywaniu Raportu o oddziaływaniu na środowisko poddano analizie porównawczej 5 wariantów lokalizacyjnych drogi S12 (W2, W5, W6, W7 i W8).

Przy ocenie i porównaniu wariantów zastosowano kryteria oceny, które opisując dany wariant są zróżnicowane dla poszczególnych wariantów lokalizacyjnych. Zastosowano kryteria środowiskowe oraz społeczne.

Kryteria środowiskowe są reprezentowane przez liczbę niszczonej roślinności chronionych, stanowisk ptaków, długość przecięcia obszarów leśnych, kolizyjność z korytarzem migracyjnym oraz obszarem Natura 2000 – Dolina Środkowej Pilicy PLH100008.

Zagadnienia społeczne, reprezentowane w analizie wariantów poprzez szacunkową liczbę budynków, które znajdują się w zasięgu ponadnormatywnego hałasu od drogi, liczbę budynków mieszkalnych kolidujących z planowanym pasem drogowym.

W przeprowadzonej analizie uwzględniona została także opinia społeczeństwa oraz organów samorządowych i państwowych.

Kryteria do porównania dla wariantów lokalizacyjnych S12 na I odcinku, tj. przebiegającym przez granice administracyjne Miasta i Gminy Sulejów:

- liczba budynków mieszkalnych do wyburzenia,

- liczba budynków mieszkalnych w zasięgu hałasu (56 dB - pora nocna) dla prognozy ruchu w 2035 r.,
- długość kolizji z obszarem Natura 2000 - Dolina Środkowej Pilicy PLH100008,
- opinia organów,
- opinia społeczeństwa,
- powierzchnia zajęcia siedlisk przyrodniczych chronionych w pasie drogowym,
- liczba niszczonej stanowisk roślin objętych ochroną,
- liczba miejsc kolizji z miejscami występowania ptaków,
- długość kolizji z terenami leśnymi,
- liczba miejsc bytowania płazów w pasie 250 m od granicy jezdnii,
- długość kolizji z terenami o silnym konflikcie z wodami podziemnymi,
- długość kolizji z glebami chronionymi,
- powierzchnia siedlisk chronionych zniszczonych w obszarze Natura 2000.

Z powyższej analizy wynika, że na odcinku I, tj. odcinku, który przechodzi przez granice administracyjne Miasta i Gminy Sulejów najwyższą ocenę uzyskał wariant W6 (0,2203 pkt). Wariant W8 otrzymał niższą ocenę o ok. 0,0047 pkt a wariant W5 niższą o ok. 0,0066 pkt.

W związku z powyższym w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jak i we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na odcinku przejścia planowanej trasy S12 przez granice administracyjne Miasta i Gminy Sulejów zarekomendowano wariant W6 jako wariant najkorzystniejszy. Ponadto Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) oceniła całą dokumentację etapu STEŚ, i do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zarekomendowała wariant W6.

Przedsięwzięcie realizowane jest na wniosek podmiotu planującego realizację danej inwestycji i organ tym wnioskiem jest związany. Nie może dojść do sytuacji, gdy organ kwestionuje potrzebę realizacji inwestycji. Organ w oparciu m. in. o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może jedynie wskazać rozwiązania minimalizujące oddziaływania bądź w przypadku braku możliwości minimalizacji oddziaływań wydać decyzję o odmowie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W toku każdego postępowania organ winien opierać się o przepisy prawa powszechnie obowiązującego. Należy również nadmienić, iż w przypadku niniejszej drogi wystąpi tzw. nadrzędny interes publiczny zarówno w wymiarze społecznym jak i gospodarczym wykraczający daleko poza interesy lokalnej społeczności.

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi 15 września 2015 r. wpłynęło pismo z 10 września 2015 r., znak: SS/04/09/2015 Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot podpisany przez Pana Radosława Ślusarczyka - Prezesa Zarządu rzeczzonego Stowarzyszenia, w którym zawarto wniosek o dopuszczenie jako organizacji ekologicznej w charakterze podmiotu na prawach strony w postępowaniu w sprawie administracyjnej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego.

W przypadku postępowań wymagających udziału społeczeństwa (np. postępowanie, w ramach którego przeprowadzana jest ocena oddziaływania na środowisko) dopuszczenie organizacji ekologicznej odbywa się na podstawie art. 44 ustawy ooś. Zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy ooś „Organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nim na prawach strony”.

W sprawie administracyjnej określenia środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski

(A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego przeprowadzana jest ocena oddziaływania na środowisko, której obligatoryjną częścią jest udział społeczeństwa.

Jak wynikało z odpisu z Krajowego Rejestru Sądowego, Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot zostało zarejestrowane w „Rejestrze stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej” w dniu 28 czerwca 2002 r. pod nr KRS 0000120960. Statutowym celem działania przedmiotowego Stowarzyszenia jest m.in.: „prowadzenie działalności dla dobra przyrody, szerzenia odpowiedzialnych wzorów życia oraz edukacji służącej zachowaniu wysokiej jakości środowiska naturalnego i kulturowego”.

Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot jest zatem organizacją ekologiczną, której cele statutowe umożliwiają udział w postępowaniach wymagających udziału społecznego na prawach strony na mocy art. 44 ust. 1 ustawy ooś i tym samym stania się uczestnikiem (organizacją ekologiczną) na prawach strony.

Mając na uwadze powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi postanowieniem z 17 września 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.21 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG) orzekł, że Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą przy ul. Jasna 17, 43-360 Bystra jest organizacją ekologiczną na prawach strony w postępowaniu w sprawie administracyjnej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego, spełnione są bowiem przesłanki wskazane w art. 44 ust. 1 ustawy ooś warunkujące możliwość udziału tegoż Stowarzyszenia jako organizacji ekologicznej w przedmiotowej sprawie administracyjnej.

W związku z wydaniem przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi ww. postanowienia z 17 września 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.21 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG), stanowiącego dodatkowy materiał dowodowy w przedmiotowej sprawie administracyjnej, RDOŚ w Łodzi poprzez obwieszczenie z 29 października 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.18 (poprzedni znak sprawy: WOOŚ.4200.3.2013.MG), RDOŚ ponownie zawiadomił, mając na uwadze art. 10 § 1 k.p.a., o:

- wydaniu przez RDOŚ w Łodzi postanowienia z 17 września 2015 r., znak: WOOŚ-I.4200.2.2015.MG.21 dopuszczającego Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą przy ul. Jasna 17, 43-360 Bystra jako organizacji ekologicznej na prawach strony w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piotrków Trybunalski (A1) – Opoczno (gr. woj. mazowieckiego) oraz drogi ekspresowej S74 na odcinku Sulejów (S12) – gr. woj. świętokrzyskiego”;
- w związku z wydaniem ww. postanowienia, stanowiącego dodatkowy materiał dowodowy, ponownie zawiadomił o zgromadzeniu kompletnego materiału dowodowego umożliwiającego wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia przewidzianego w przepisach prawa i przystąpieniu do etapu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia;
- możliwości wypowiedzenia się stronom postępowania co do zebranych w sprawie dowodów, materiałów i zgłaszanych żądań, a także zapoznania się z aktami ww. sprawie;
- wyznaczeniu stronom postępowania siedmiodniowego terminu od doręczenia niniejszego obwieszczenia do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz zapoznania się z aktami ww. sprawie.

– tym, że ze zgromadzoną dokumentacją w sprawie można zapoznać się w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź.

Powyższe obwieszczenie pismem z 29 października 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.23 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 29 października 2015 r. – 16 listopada 2015 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 29 października 2015 r.

W związku ze szczególnym skomplikowaniem sprawy, nie było możliwe dotrzymanie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o czym strony postępowania zostały poinformowane poprzez obwieszczenie z 30 listopada 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.24 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG). W obwieszczeniu tym zawarto również informację, iż wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji nastąpi w terminie do 1 lutego 2016 r.

Powyższe obwieszczenie pismem z 30 listopada 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.26 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) zostało przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, Urzędu Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędu Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędu Gminy Rozprza, Urzędu Miejskiego w Sulejowie, Urzędu Gminy Aleksandrów, Urzędu Gminy Mniszków, Urzędu Gminy Paradyż, Urzędu Gminy Żarnów, Urzędu Gminy Sławno, Urzędu Miejskiego w Opocznie, Urzędu Gminy Gielniów (woj. mazowieckie), Urzędu Gminy Ruda Maleniecka (woj. świętokrzyskie) z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicach ogłoszeń ww. instytucji na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) oraz powiadomienia w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu właściwym ze względu na przedmiot postępowania. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi w dniach 30 listopada 2015 r. – 15 grudnia 2015 r. oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi od 1 grudnia 2015 r.

Informacje te zostały zawarte również w zawiadomieniu z 30 listopada 2015 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.25 (poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG) skierowanym do Stowarzyszenia „Sulejów dla Pokoleń”, Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot oraz do pełnomocnika inwestora Pana Krzysztofa Jarmoszewicza ARCADIS Sp. z o.o.

Zgodnie z przepisami k.p.a. stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Zatem niewątpliwie w przypadku przebiegu przedsięwzięcia przez teren konkretnej działki nadaje jej właścicielowi przymiot strony w postępowaniu administracyjnym zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z 24 czerwca 2014 r. (sygn. akt II SA/Op 9/14) „atrybut strony w postępowaniu w sprawach wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przysługuje także właścicielom i użytkownikom wieczystym działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem

inwestycji, jak również właścicielom działek dalej położonych, jeśli zamierzona inwestycja będzie miała wpływ na ich interesy chronione przepisami prawa, które są nierozzerwalnie związane z obszarem oddziaływania danej inwestycji”.

W wyznaczonym siedmiodniowym terminie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań, do RDOŚ w Łodzi nie zostały złożone żadne uwagi i wnioski co do zgromadzonej dokumentacji.

Wybrany wariant realizacyjny (wariant proponowany przez inwestora), dla którego niniejszą decyzją określono uwarunkowania środowiskowe przedstawia się następująco.

Wariant W6 drogi S12 rozpoczyna się na węźle Rokszyce zlokalizowanym na przecięciu z autostradą A1. Kolejno mijają po prawej stronie m. Bujny i Kolonia Bujny, przecina drogę powiatową nr 1500E i kieruje się na wschód, gdzie powyżej m. Longinówka, krzyżuje się z liniami kolejowymi LK 24 relacji Piotrków – Ług i LK01 relacji Warszawa – Katowice oraz drogą krajową nr 91, tworząc węzeł Piotrków Trybunalski. Następnie droga mijając południowy skraj m. Witów, kieruje się na północ pomiędzy m. Kłudzice i Witów-Kolonia, by niedaleko m. Kałek skierować się ponownie na wschód. Nie zmieniając kierunku, droga ekspresowa przecina drogę powiatową nr 1913E, rzekę Luciąża a następnie poniżej m. Włodzimierzów drogę wojewódzką nr 742, tworząc węzeł o nazwie tej miejscowości. Dalej trasa wariantu przecina drogę powiatową nr 1524E, omijając m. Wójtostwo i kierując się na wschód po południowej stronie m. Sulejów, przekracza rzekę Pilicę w najwęższym miejscu tuż przy granicy wyznaczonego na rzece obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy PLH100008 – w granicę obszaru wchodząc na długości 20 m. Następnie trasa wariantu kieruje się na północny-wschód, przecina drogę krajową nr 74 przy granicy gminy Sulejów i Aleksandrów i dalej przecinając drogę krajową nr 12 w bliskim sąsiedztwie m. Strzelce kieruje się na wschód i omija kompleks leśny, przecina drogę powiatową nr 3921E, a następnie ponownie przecina drogę krajową nr 12, na przecięciu której tworzy węzeł o nazwie Mniszków. Następnie trasa wariantu kieruje się na północny-wschód. Po przecięciu drogi powiatowej nr 1501E, omijając po lewej stronie m. Jawor Wieś, krzyżuje się drogą krajową nr 12 i przecina postulowany w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego przebieg drogi S74 w sąsiedztwie m. Kozenin, tworząc węzeł o nazwie tejże miejscowości. Dalej trasa wariantu krzyżuje się z drogami powiatowymi nr 3127E i 4329E, omija po południowej stronie m. Sławno i nie zmieniając kierunku, po wpisaniu się pomiędzy m. Gawrony i m. Januszewice, przecina drogę wojewódzką nr 713, tworząc węzeł o nazwie Januszewice. Następnie droga przecina po północnej stronie m. Opoczno linię kolejową LK25 relacji Łódź Kaliska – Dębica oraz linię kolejową CMK relacji Zawiercie – Grodzisk, a także drogę wojewódzką nr 726, gdzie zlokalizowano węzeł Opoczno. Następnie trasa wariantu, po przecięciu drogi powiatowej nr 3109E w sąsiedztwie m. Strugi i nr 3108E sąsiedztwie m. Międzybórz, szerokim łukiem zmienia kierunek na południowo-wschodni, gdzie przekracza rzekę Drzewiczkę i po przecięciu drogi powiatowej nr 3111E, omijając po lewej stronie m. Wygnanów i m. Wólka Karwicka, wpisuje się na granicy województw łódzkiego i mazowieckiego do kontynuowanego korytarza drogi ekspresowej S12.

Całkowita długość wariantu W6 S12 to około 61,100 km.

Wariant preferowany W4 drogi S74 rozpoczyna się węzłem zlokalizowanym na przecięciu z planowaną drogą S12, w rejonie m. Kozenin i biegnie w kierunku południowym, a następnie łukiem zmieniając niemal o 90 stopni kierunek na wschodni, przecina drogę krajową nr 74 i dalej drogę powiatową nr 3118E w sąsiedztwie m. Paradyż, tworząc węzeł o nazwie tejże miejscowości. Dalej trasa wariantu biegnie pomiędzy m. Sylwerynów i Adamów, a następnie pomiędzy m. Solec i m. Budków przecina linię kolejową LK04 CMK relacji Zawiercie – Grodzisk oraz drogę krajową nr 74 i biegnąc dalej po jej lewej stronie, mijając m. Topolice, przecina się z drogą wojewódzką nr 726, tworząc węzeł „Żarnów”. Za węzłem Żarnów trasa przechodzi łącznikiem z wariantu W4 na

wariant W5. Do km ok. 17+000 trasa biegnie w wariantcie W4 S74 - od ok. km 18+000 trasa biegnie w wariantcie W5 S74. Łącznik ma długość 1350 m. Wariant W5 drogi na przecięciu z drogą wojewódzką nr 746 w sąsiedztwie m. Bronów tworzy węzeł o nazwie tejże miejscowości. Dalej droga przebiega pomiędzy m. Paszkowice i m. Wierzchowisko i mijając po prawej stronie m. Grębienice, gdzie w sąsiedztwie tej miejscowości zaplanowano węzeł o nazwie tejże miejscowości, wpisuje się na granicy województw łódzkiego i świętokrzyskiego do kontynuowanego korytarza drogi ekspresowej S74.

W wyniku budowy węzła Rokszyce na przecięciu drogi S12, w każdym z analizowanych wariantów, z autostradą A1 przejścia dla zwierząt wymagane decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 2/2009 z dnia 30 stycznia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku węzeł Stryków-I km 295+850 (bez węzła) – granica województw łódzkiego/śląskiego km 399+742,51 w km 353+432 (PZSzd 5) oraz w km 353+970 ( PZM 47) nie będą mogły spełniać swojej funkcji. Niezbędna będzie także korekta lokalizacji ekranów akustycznych przy zjeździe na MOP przy węźle Rokszyce oraz w rejonie nowoprojektowanych wiaduktów nad autostradą korekta wysokości ekranów.

Zaproponowany przebieg drogi S12 według wariantu W6 jest najkorzystniejszy dla środowiska ze względu na:

- przebieg w planie ograniczający ingerencję w obszary wrażliwe szczególnie w obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Środkowej Pilicy PLH100008,
- przebieg wariantu W6 do rzeki Pilicy w najmniejszym stopniu ingerujące w zabudowę mieszkaniową,
- najmniejszą liczbę niszczonych stanowisk roślin chronionych, najmniejszą liczbę wyburzeń,
- brak kolizji z obiektami architektury i budownictwa wpisanymi do rejestru zabytków i ewidencji zabytków,
- minimalizację kolizji ze stanowiskami archeologicznymi.

W odniesieniu do drogi S74 najkorzystniejszym wariantem przebiegu drogi jest wariant W4, jednak ze względu na preferencje gminy Żarnów zaproponowano się przejście z wariantu W4 łącznikiem na wariant W5 w rejonie km 17+000 – takie rozwiązanie pozwoli na rozwój m. Żarnów w kierunku wschodnim.

Zaproponowany przebieg drogi S74 (wariant W4 przechodzący w wariant W5) jest najkorzystniejszy ze względu na:

- minimalną liczbę wyburzeń budynków mieszkalnych,
- opinię organów samorządowych i mieszkańców gmin, przez które przebiegają analizowane warianty drogi S74,
- małą ingerencję w siedliska przyrodnicze.

Podstawowymi celami i korzyściami wynikającymi z realizacji planowanych przedsięwzięć jest:

- rozszerzenie sieci dróg ekspresowych w skali kraju i regionu,
- uruchomienie i rozwój dróg o lepszych jednolitych parametrach technicznych,
- zwiększenie spójności transportowej regionu łódzkiego oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych między pozostałymi regionami kraju,
- zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku zachód – wschód i w kierunku południowym, a co za tym idzie skrócenie czasu podróży,
- poprawa funkcjonowania lokalnego układu drogowego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego na nowy spójny system połączeń drogowych,

- poprawa bezpieczeństwa i warunków życia mieszkańców zlokalizowanych w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 12 poprzez zmniejszenie wypadkowości oraz zredukowanie hałasu dzięki przeniesieniu ruchu tranzytowego na drogę ekspresową,
- umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w strefie oddziaływania drogi ekspresowej, a za tym rozwój nowych miejsc pracy.

Odcinki dróg ekspresowych S12 i S74 objętych opracowaniem zlokalizowane są na terenie województwa łódzkiego, w południowo-wschodniej jego części w granicach administracyjnych powiatu piotrkowskiego, na terenie:

- Miasta Piotrków Trybunalski,
- Gminy Wola Krzysztoporska,
- Gminy Rozprza,
- Gminy i Miasta Sulejów,
- Gminy Aleksandrów

oraz w granicach administracyjnych powiatu opoczyńskiego, na terenie:

- Gminy Mniszków,
- Gminy Paradyż,
- Gminy Sławno,
- Gminy i Miasta Opoczno,
- Gminy Żarnów.

Droga przebiegać będzie przez tereny o zróżnicowanym wskaźniku gęstości zaludnienia. W większości przypadków nie będzie przecinać miejscowości, a jedynie znajdzie się w ich pobliżu

Planowana inwestycja przebiega w przeważającym stopniu przez tereny stanowiące typ krajobrazu naturalno-kulturowego oraz kulturowego. Stanowią je przede wszystkim tereny pól i łąk z grupami naturalnych zadrzewień poprzecinane rowami melioracyjnymi, tereny pól z niewielkimi powierzchniami leśnymi, zabudowa zagrodowa, zabudowa mieszkaniowa oraz tereny leśne.

Planowane przedsięwzięcie w niewielkiej części przebiega przez tereny o krajobrazie kulturowym zdegradowanym (okolice Piotrkowa Trybunalskiego oraz Opoczno). Dominującym typem krajobrazu są obszary zbliżone do naturalno-kulturowych.

W celu zmniejszenia oddziaływania na krajobraz celowe jest zaprojektowanie zieleni drogowej towarzyszącej ekranom akustycznym oraz przejściom dla zwierząt. Dobór zieleni powinien uwzględniać rezygnację z gatunków inwazyjnych.

Odbiór dróg w krajobrazie będzie zależeć od typu i rodzaju krajobrazu oraz od charakteru zagospodarowania bezpośredniego istniejącego i planowanego otoczenia projektowanych przedsięwzięć. Wkomponowanie ekranów akustycznych w krajobraz będzie uzyskane przez wykonanie ich w naturalnych barwach, tzn. stosownych odcieniach zieleni, brązu, szarości itp.

Inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z węzłami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg.

Ze względu na brak rozwiniętej infrastruktury technicznej oraz charakter terenu w obrębie projektowanej drogi (łąki, tereny leśne, pola uprawne) przewiduje się wybudowanie obiektów obsługi podróżnych (MOP-ów) spełniających rolę rekreacyjno – restauracyjną dla wszystkich użytkowników drogi.

W ramach przedmiotowej inwestycji planowana jest przebudowa linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia mająca na celu usunięcie wszystkich kolizji z budowaną drogą ekspresową S12/S74.

Planowana inwestycja drogowa krzyżuje się z sieciami gazowymi. W trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji występujące kolizje zostaną usunięte poprzez przebudowę sieci.

W fazie budowy drogi – po przekazaniu placu budowy wykonawcy i geodezyjnym wytyczeniu rozpocznie się etap prac przygotowawczych, po czym wykonane zostaną roboty ziemne, a następnie roboty budowlane korpusu drogi wraz z obiektami inżynierskimi (mosty, wiadukty itp.).

Podczas prac dotyczących budowy mostów można przewidywać prace regulacyjne cieków wodnych (pogłębienie, umocnienie koryta rzek, skarp). Zakres tych prac nie jest jeszcze określony. Będzie on wynikał z obliczeń hydrologicznych oraz uzgodnień z zarządzającymi ciekami.

Istotnym zagadnieniem jest występowanie kopalin w rejonie inwestycji i idąca za tym możliwość pozyskania materiału skalnego ze złóż piasków i żwirów dla celów budowlanych, m.in. do budowy nasypów drogowych. Zasoby omawianych złóż piasków i żwirów można uwzględnić jako potencjalne źródło pozyskania takiego surowca.

Ewentualny transport mas ziemnych będzie odbywał się po drogach istniejących utwardzonych i nieutwardzonych, krajowych, powiatowych, gminnych i lokalnych. Ich stan może ulec pogorszeniu wskutek przejazdu licznych samochodów ciężarowych transportujących masy ziemne, inne surowce i materiały niezbędne przy budowie drogi. Nacisk osi na konstrukcję dróg utwardzonych może spowodować jej uszkodzenia. Ponadto na plac budowy mogą być dowożeni autokarami pracownicy. Przewiduje się, że faza budowy będzie trwała ok. 3 lata. W tym czasie ruch, na dotąd nielicznie uczęszczanych drogach istniejących, znacznie wzrośnie. Może to mieć wpływ zarówno na stan nawierzchni dróg, po których będzie odbywał się ruch pojazdów ciężkich, a także na budynki znajdujące się w ich bezpośrednim sąsiedztwie ze względu na drgania przenoszone przez ziemię. Drgania nie są normowane w przepisach ochrony środowiska. W celu uniknięcia konfliktów społecznych i szkód w majątku samorządów konieczne jest wykonanie przed rozpoczęciem robót budowlanych (przed rozpoczęciem prac ziemnych) inwentaryzacji stanu nawierzchni dróg oraz elewacji budynków położonych w odległości do 30 m od dróg narażonych na zwiększenie ruchu pojazdów ciężkich. Wykonawca drogi powinien uzgodnić z zarządcami właściwych dróg (powiatowych, gminnych) plan transportu w celu zoptymalizowania uciążliwości.

Źródłem hałasu komunikacyjnego są poruszające się po drodze pojazdy samochodowe: osobowe i ciężarowe. Hałas drogowy powstaje na skutek połączenia odgłosów toczenia (interakcja opony i nawierzchni) oraz dźwięków związanych z poruszaniem pojazdu: systemu wydechowego, napędowego. Na poziom hałasu występujący przy drodze, oprócz czynników związanych z rodzajem pojazdu, wpływ mają także inne czynniki zależne od warunków ruchu, parametrów drogi oraz jej otoczenia. Najważniejszymi czynnikami, niezależnymi od rodzaju pojazdu, a wpływającymi w istotny sposób na klimat akustyczny w rejonie drogi, są:

- natężenie ruchu oraz liczba samochodów ciężkich,
- średnia prędkość poruszającego się potoku pojazdów,
- stopień płynności ruchu,
- rodzaj i stan nawierzchni drogi i ogumienia,
- ukształtowanie terenu,
- warunki meteorologiczne (gradient temperatury i wiatru).

Obliczenia akustyczne wykonane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji uwzględniały oddziaływanie akustyczne planowanych dróg S12 i S74 jak i sieć dróg oraz linii kolejowych w rejonie przedsięwzięcia. Oddziaływanie linii kolejowych dla horyzontów czasowych na rok 2025 i 2035 przyjęto zgodnie ze stanem obecnym z powodu braku danych natężenia ruchu dla odległych horyzontów czasowych.

W celu oszacowania wpływu eksploatacji planowanej drogi S12 i S74 na zmianę klimatu akustycznego terenów przyległych do planowanej inwestycji wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku korygowanego według krzywej A - LAeq.



Obliczenia zasięgu hałasu i poziomów dźwięku w punktach obserwacji wykonano dla prognozy ruchu dla roku 2025 i 2035. Obliczenia zasięgów hałasu sporządzono w siatce o kroku obliczeniowym 10 m na wysokości 4 m nad poziomem terenu.

Wykorzystując powyższe dane, w programie SoundPLAN v.7.0 wykonano obliczenia poziomów dźwięku w siatce receptorów oraz w wytypowanych punktach obliczeniowych dla każdego z omawianych wariantów trasy.

Obliczenia emisji hałasu do środowiska wykonano dla wszystkich wariantów planowanych tras:

- bez zastosowania ekranów akustycznych,
- z uwzględnieniem ekranów akustycznych dla sytuacji wysokościowej zgodnej ze stanem przekazanym przez biuro projektowe w czasie sporządzania raportu.

Zaleca się wykonanie ekranów pochłaniających z perforowanych blach wypełnionych materiałami pochłaniającymi np. wełną mineralną. W związku z wystąpieniem przekroczeń mieszczących się w granicy błędu modelowania akustycznego należy na kolejnych etapach przygotowania inwestycji, przy większej szczegółowości i ewentualnych korektach niwelety, wykonać ponowne sprawdzające analizy oddziaływania akustycznego przez wykonanie ponownej analizy akustycznej uwzględniającej zaistniałe zmiany.

Hałas, który powstaje podczas prac budowlanych jest związany głównie z pracą maszyn drogowych oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Roboty budowlane będą się odbywały etapami. W tym samym okresie w różnych miejscach prace będą się znajdowały w różnej fazie. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza intensywnych prac ziemnych, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkich maszyn.

W fazie eksploatacji jednym ze sposobów minimalizacji niekorzystnego oddziaływania akustycznego planowanej drogi jest zastosowanie ekranów akustycznych wzdłuż trasy. Rozwiązanie to w znaczący sposób ogranicza propagację hałasu. Jednak ze względu na wstępny etap prac projektowych, przewidywane modyfikacje położenia niwelety drogi lokalizacje oraz parametry geometryczne ekranów akustycznych mogą ulec zmianie. Zaproponowane lokalizacje i parametry geometryczne ekranów akustycznych wykazują dużą skuteczność tylko dla sytuacji wysokościowej zgodnej ze stanem dzisiejszym.

Na potrzeby obliczeń hałasu od planowanej trasy S12 i S74 przyjęto następujące parametry ekranów akustycznych takie jak:

- $DL\alpha \geq 8$  dB co odpowiada klasie A3,
- $DLR > 24$  dB co odpowiada klasa B3.

Wysokości ekranów akustycznych od 3 m do 4 m.

Ekran akustyczny mogą zostać zamienione na wały ziemne z zachowaniem efektywnej wysokości. Na potrzeby raportu przeanalizowano zasadność stosowania ekranów akustycznych z zagiętą końcówką. Zabezpieczenia te wykazują większą skuteczność przy mniejszej wysokości w porównaniu z zabezpieczeniami pionowymi (standardowymi). Dla omawianej inwestycji nie zaproponowano ekranów wysokich (powyżej 6 m) oraz nie odnotowano dużych wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych pod względem akustycznym. Dlatego stosowanie zagiętych końcówek ekranów w celu obniżenia ich wysokości bądź zwiększenia skuteczności jest bezzasadne.

Dla drogi na nasypie istotna jest lokalizacja ekranu względem korony jezdni, wysokość ekranu powinna być mierzona od najwyższej współrzędnej jezdni, przy której zlokalizowano ekran (uwzględnienie przechyłki poprzecznej drogi). Dla drogi w wykopie istotna jest lokalizacja ekranu na krawędzi wykopu, wysokość ekranu mierzona jest od krawędzi wykopu. Ze względu na

znaczące zmniejszenie skuteczności ekranów niedopuszczalne jest pozostawienie szczelin pomiędzy ekranem a podłożem.

Po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych można spodziewać się zmniejszenia wartości poziomu dźwięku rzędu od kilku do kilkunastu decybeli – skuteczność ekranowania zależy od układu geometrycznego źródła emisji – ekran – odbiornik. Im dalej odbiornik znajduje się od ekranu, tym skuteczność ekranowania jest mniejsza, w porównaniu do tego samego okresu prognozowania bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych. W związku z wystąpieniem przekroczeń mieszczących się w granicy błędu modelowania akustycznego zaleca się dla kolejnych etapów przygotowania inwestycji, przy większej szczegółowości i ewentualnych korektach niwelety, wykonanie ponownej sprawdzającej analizy oddziaływania akustycznego.

W celu zabezpieczenia zabudowy chronionej akustycznie, zgodnie z wymaganiami zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych o łącznej długości 1300 m.

Ekranów akustycznych nie projektowano dla pojedynczej zabudowy rozproszonej oraz w miejscach, gdzie wartości dopuszczalne równoważnego poziomu dźwięku A przekroczone są nieznacznie (w granicy błędu modelowania akustycznego). Dla takich lokalizacji zaleca się ponowne przeprowadzenie obliczeń akustycznych, uwzględniając szczegółowe informacje wynikające z prac na kolejnych etapach planowania przedsięwzięcia.

Budowa drogi wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie budowy drogi emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy drogi, znika wraz z zakończeniem budowy określonego odcinka drogi.

Podczas prac związanych z budową drogi ma miejsce emisja zarówno zorganizowana jak i niezorganizowana występująca na placu budowy drogi oraz na obszarze budowy: gazów wylotowych z silników spalinowych maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. Pośrednie emisje do środowiska pochodzące z obiektów pracujących na potrzeby budowy drogi: wytwórnie betonu, mas bitumicznych, wyrobiska i składowiska kruszywa będą źródłem lokalnej znacznej uciążliwości związanej z niezorganizowaną i zorganizowaną emisją pyłu oraz emisją fenolu, formaldehydu i naftalenu z produkcji masy.

Uciążliwością dla powietrza atmosferycznego w fazie budowy obiektu będzie pył powstający przy przesuwanie mas ziemnych oraz w wyniku pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być okresowo dokuczliwe, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza.

Przeprowadzone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko obliczenia wykazały, iż w związku z prowadzeniem prac budowlanych nie powinny wystąpić przekroczenia standardów jakości powietrza analizowanych substancji. Dopuszczalne stężenia jednogodzinne dwutlenku azotu mogą zostać w rejonie budowy przekroczone, ale na granicy inwestycji częstość przekroczeń stężeń jednogodzinnych dwutlenku azotu jest dotrzymana. Nie będzie ona miała wpływu na warunki życia ludzi oraz nie będzie stanowiła zagrożenia dla roślin ze względu na jakość powietrza.

W celu ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy w niniejszej decyzji określono szereg rozwiązań zarówno technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych.

Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń w powietrzu na etapie eksploatacji drogi ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również natężenie ruchu, szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu.

Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pyłu zawieszonego PM10 wykazują, że policzone stężenia średnioroczne są poniżej wartości  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Przyjęcie wielkości emisji pyłu PM2.5 na poziomie 92 % wielkości emisji pyłu PM10 spowoduje, że obliczone stężenia pyłu zawieszonego PM2.5 będą na niższym poziomie niż obliczone stężenia pyłu PM10 i nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej dla fazy 2, tj. –  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (wartość obowiązująca od 1 stycznia 2020 r.)

Dla emisji przyjętych do obliczeń substancji z odcinków obliczeniowych nie stwierdzono przekroczeń standardów jakości powietrza określonych z uwagi na zdrowie ludzi poza terenem przewidywanym pod realizację inwestycji. Jedynie miejscami, na odcinkach o najwyższym poziomie tła zanieczyszczeń dla tlenków azotu NOx (stanowiącym ponad 80% wartości dopuszczalnej określonej z uwagi na kryterium ochrony roślin), możliwe jest przekraczanie w roku 2025 wartości dyspozycyjnej stężeń średniorocznych tlenków azotu NOx.

Poziomy stężenie zanieczyszczeń dla poszczególnych odcinków międzywęzłowych nie różnią się w sposób znaczący, co pozwala na stwierdzenie, że dla pozostałych odcinków drogi (przy uwzględnieniu faktu, iż obliczenia przeprowadzono dla odcinków o prognozowanym najwyższym natężeniu ruchu pojazdów) zasięg oddziaływania powinien być zbliżony do zasięgu oddziaływania określonego na podstawie analizy rozprzestrzeniania dla przyjętych odcinków obliczeniowych.

Obliczenia przeprowadzono również dla każdego z węzłów uwzględniając ruch na projektowanej drodze ekspresowej S12/S74 oraz na drogach przecinających drogę projektowaną, a także wyłącznie dla odcinka drogi ekspresowej w rejonie projektowanego węzła.

W wariantcie inwestycyjnym standardy jakości powietrza będą zachowane. Obliczenia przeprowadzone dla roku 2035 wykazały spadki stężeń tlenków azotu, co jest konsekwencją przewidywanego wzrostu w strukturze ruchu pojazdów samochodów charakteryzujących się lepszymi parametrami spalania paliw. Wartości stężeń dla wariantu inwestycyjnego również dla tego okresu czasowego niższe są w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym.

Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa, a także budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi.

GDDKiA (Inwestor) nie ma możliwości bezpośredniego wpływu na minimalizowanie emisji z drogi - nie może zabronić wjazdu na drogę pojazdom o starszej konstrukcji, emitującym więcej substancji. Zarządzający drogą może minimalizować oddziaływanie drogi poprzez działania wtórne - utrzymanie drogi w czystości, co zminimalizuje emisję wtórną pyłów.

Działaniem minimalizującym, które można podjąć już na etapie projektowania, są nasadzenia roślin wysokich i niskich, odpornych na działanie zanieczyszczeń komunikacyjnych. Będą one absorbować część powstających zanieczyszczeń i stanowić barierę utrudniającą przemieszczanie się zanieczyszczeń na tereny sąsiednie. Nasadzenia te powinny być realizowane tam, gdzie jest to możliwe i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu (nie ogranicza widoczności).

Budowa analizowanych dróg stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na stan wód powierzchniowych. Może ona spowodować zaburzenia spływu powierzchniowego w obszarze sąsiadującym oraz pogorszenie jakości wód powierzchniowych. Możliwość zmiany stosunków wodnych stwarzają prace związane z realizacją obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej, regulacją stosunków wodnych w rejonie trasy (regulacją cieków, ich przebudową, budową przepustów, itp.). Najbardziej podatne na zmiany stosunków wodnych są małe ciek

i obszary zmeliorowane zlokalizowane w rejonie trasy. Uciążliwości te ustąpią wraz z zakończeniem fazy budowy drogi.

Na etapie eksploatacji trasy, na morfologię cieków może mieć znaczenie sposób odprowadzania wód opadowych oraz zawartość zawiesiny ogólnej w odprowadzanych wodach. Wody opadowe odprowadzane z planowanych dróg będą oczyszczane z zawiesiny ogólnej na osadnikach (piaskownikach). Taki system oczyszczania wód opadowych z analizowanych dróg będzie miał znikomy wpływ na morfologię cieków, z którymi kolidować będą planowane trasy.

Na odcinkach, gdzie wody opadowe i roztopowe spływające z powierzchni szczelnej drogi ujęte będą w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne powinny być zaprojektowane urządzenia techniczne mające na celu oczyszczenie wód opadowych, w zakresie zawiesiny ogólnej, przed wprowadzeniem ich do środowiska. Po zastosowaniu urządzeń oczyszczających (osadniki (piaskowniki), zbiorniki retencyjne i retencyjno – infiltracyjne) prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w przepisach prawa.

Planowane drogi kolidują z ciekami występującymi w obszarze przebiegu tras. Będą one stanowić odbiorniki wód opadowych z dróg. Budowa dróg spowoduje, że tereny, z których spływ powierzchniowy wód opadowych był ograniczony (współczynnik spływu  $s = 0,2$ ), po wybudowaniu dróg staną się powierzchniami szczelnymi (współczynnik spływu  $s = 0,8 \div 0,9$ ). Wówczas z danej zlewni wystąpią znaczne odpływy wód opadowych w krótkim okresie czasu.

Odbiorniki narażone będą na znaczny punktowy dopływ wód opadowych, szczególnie w przypadku odwadniania jezdni do małych cieków. Konieczne są zatem przedsięwzięcia, które zminimalizują negatywne oddziaływanie drogi na stosunki wodne sieci hydrograficznej. Sprowadzają się one do przebudowy urządzeń melioracyjnych, budowy przepustów wodnych oraz robót przystosowujących odbiorniki do przyjęcia punktowych dopływów wód opadowych z drogi, tzn. retencjonowania wód.

W związku z powyższym zaplanowano zbiorniki retencyjne i retencyjno-infiltracyjne dla złagodzenia znacznych punktowych dopływów wód opadowych do odbiorników. Przy lokalizacji zbiorników retencyjno-infiltracyjnych należy uwzględnić obszary o silnym stopniu konfliktowości ze środowiskiem wód podziemnych.

Na odcinkach drogi przebiegających przez obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią ( $p = 1\%$ ), tj.:

- rzeka Luciaża w km 13+460 – 13+690,
- rzeka Pilica w km 19+860 – 20+100,
- rzeka Drzewiczka w km 53+700 – 53+800,

przewidziano rozwiązania techniczne, które nie spowodują zagrożenia dla planowanej drogi oraz obiektów drogowych oraz nie wpłyną na wzrost zagrożenia powodziowego przyległych terenów.

Planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie się stanu wód w rzekach, gdyż wody opadowe z planowanej inwestycji będą odprowadzane poprzez systemy oczyszczające.

Wody opadowe z trasy będą odprowadzane poprzez kanalizację deszczową oraz poprzez skarpy lub wpusty i kanały deszczowe do rowów trawiastych, a następnie do zbiorników infiltracyjnych, retencyjno-infiltracyjnych lub retencyjnych, a dalej do cieków powierzchniowych.

Umocnienie koryt rzecznych za pomocą elementów naturalnych np. faszyn – zgodnie z zaleceniami, przyczyni się do rozwoju naturalnej roślinności brzegowej. Rozwój roślinności będzie korzystnie wpływał na środowisko rzek. Przyczyni się to do lepszego natlenienia oraz zacienienia strefy przybrzeżnej co pozytywnie wpłynie na faunę wodną.

Na obecnym etapie projektowania nie przewiduje się ingerencji w koryta cieków. Możliwa jest jedynie punktowa ingerencja w koryta związana z odprowadzaniem wód opadowych z planowanej

trasy. W związku z powyższym nie spowoduje to utraty dotychczasowych siedlisk. Nie przewiduje się również budowy progów – nie wystąpią ograniczenia w migracji. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować ograniczenia w ciągłości morfologicznej przekraczanych rzek.

Ścieki sanitarne powstawać będą na terenie miejsc obsługi podróżnych (MOP). Przewiduje się budowę 6 MOP-ów typu I, II i III w przypadku drogi S12 oraz 2 MOP-ów typu II i III dla drogi S74.

Ścieki z miejsc obsługi podróżnych powinny być oczyszczane na miejscu. Należy zaprojektować mechaniczno-biologiczne oczyszczalnie ścieków sanitarnych o ile obiekty MOP będą realizowane jednocześnie z budową drogi. W przypadku gdy realizacja w pełni funkcji użytkowych MOP-ów będzie odłożona w czasie, projektowanie i budowa oczyszczalni ścieków dla MOP-ów powinno być dostosowane odpowiednio do potrzeb.

Odprowadzanie ścieków sanitarnych z MOP-ów, w przypadku etapowania ich budowy, możliwe jest do zbiorników bezodpływowych, a następnie wywożenie ich do oczyszczalni ścieków.

Wody opadowe z MOP-ów przewiduje się odprowadzać systemem kanalizacji deszczowej. Przed zrzutem do odbiorników wody opadowe zostaną oczyszczone w zespołach oczyszczających wyposażonych w osadnik oraz separator substancji ropopochodnych. Następnie wody opadowe zostaną odprowadzone do zbiorników retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych lub infiltracyjnych.

Dodatkowo na MOP-ach przewiduje się stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne (na MOP-ie typu I – 1 stanowisko, a na MOP-ach typu II i III - po 2 stanowiska). Stanowiska te będą stanowiły zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego (w tym wód powierzchniowych) przed niekontrolowaną emisją substancji niebezpiecznych, jakie mogą powstać podczas awarii pojazdów. Stanowisko dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne wyposażone będzie w zbiornik bezodpływowy wraz z utwardzonym (szczelnym) stanowiskiem spustowym oraz systemem kanalizacyjnym wyposażonym w zawory odcinające.

Wody opadowe z analizowanych dróg odprowadzane będą poprzez kanalizację deszczową oraz poprzez skarpy lub wpusty i kanały deszczowe do rowów trawiastych, a następnie poprzez osadniki (piaskowniki) i zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne i infiltracyjne do wód powierzchniowych lub do ziemi. Oczyszczanie tych wód będzie odbywać się w studzienkach z osadnikiem, rowach trawiastych, osadnikach (piaskownikach) oraz zbiornikach retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych i infiltracyjnych.

Na wylotach do odbiorników (w urządzeniach oczyszczających) przewiduje się zastosować zamknięcia odpływu (zasuwy), które stanowić powinny zabezpieczenie przed zrzutem substancji niebezpiecznych.

Z uwagi na niekorzystne warunki hydrogeologiczne występujące na części analizowanego obszaru, przewiduje się na tych odcinkach odprowadzenie wód opadowych za pomocą kanalizacji deszczowej lub rowów uszczelnionych. Przed wylotami do odbiorników zainstalowane będą osadniki, które powinny być wyposażone w kratę na dopływie oraz zasyfowany odpływ.

Urządzenia oczyszczające spływy opadowe z drogi należy dobrać na dopływ co najmniej 15 l/sek/ha powierzchni szczelnej. Nadmiar wód opadowych kierowany powinien być przez „bypass” do zbiornika retencyjnego bez oczyszczania.

Proponowane urządzenia pozwolą uzyskać na wylocie do odbiornika wymagany standard jakości spływów opadowych z jednoczesną redukcją natężenia odpływu. Warunkiem niezakłóconej pracy urządzeń retencyjno-oczyszczających będzie m.in. niedopuszczenie do podtapiania układów od strony odbiornika. W przypadku odprowadzania wód opadowych z jezdni powierzchniowo, oraz gdy wody opadowe przepływają przez rowy przydrogowe, wykorzystywane będą procesy samooczyszczania wskutek współdziałania procesów sedymentacji, filtracji oraz procesów biochemicznych.

Z uwagi na fakt, że planowana trasa S12 przechodzi przez ciekły powierzchniowe, które:

- należą do obszarów Natura 2000 - Dolina Środkowej Pilicy PLH 100008 - rzeka Pilica,
- przepływają przez obszar, który był planowany do włączenia do sieci obszarów Natura 2000 – rzeka Drzewiczka z Opocznianką,
- położone są w strefach ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Barbara” oraz ujęcia wód ze zbiornika „Sulejów”,
- położone są na odcinkach o silnym stopniu konfliktowości inwestycji ze środowiskiem wód podziemnych,

zaplanowano zestawy – osadnik (piaskownik) + separator w rejonie ww. odcinków. Zestawy osadnik + separator powinny być umieszczone za zbiornikami retencyjnymi.

W fazie eksploatacji drogi prowadzone będą działania przeglądu i konserwacji systemu odwadniającego (np. wykaszanie trawy, usuwanie osadów i zanieczyszczeń ze studzienek kanalizacyjnych, osadników i zbiorników retencyjnych, kontrola stanu technicznego rowów odwadniających, wylotów do odbiorników, osadników itp.).

W związku z planowanymi rozwiązaniami ochronnymi, które będą zastosowane w przypadku planowanej trasy S12 oraz S74 stwierdza się, że realizacja tych dróg nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) i obszarów chronionych.

Budowa drogi S12 i S74 wymagać będzie przebudowy lub zabezpieczenia urządzeń kolidujących z nią, wykonania odwodnienia korpusu drogowego przy pomocy kanalizacji deszczowej, wykonania jezdni. Roboty związane z budową spowodują:

- wytworzenie odpadów i ścieków na zapleczu budowy,
- naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi przy budowie drogi i konstrukcji obiektów inżynierskich,
- ewentualne, krótkotrwałe i przemijające obniżenia zwierciadła wód podziemnych powstałe na skutek konieczności wykonania niezbędnych odwodnień w dolinach rzek.

Budowa korpusu drogi oraz konstrukcji obiektów inżynierskich może wymagać prowadzenia odwodnień budowlanych, które wywołają krótkotrwałe zmiany reżimu wód gruntowych występujących płytko pod powierzchnią ziemi. Dotyczy to przede wszystkim odcinków w planowanych wariantach drogi S12 przecinających dolinę rzeki Pilicy, a także doliny mniejszych rzek – m.in. Luciąży i Wąglanki.

Ewentualne prace odwodnieniowe powinny być wykonywane zgodnie z opracowaną dokumentacją określającą warunki hydrogeologiczne w związku wykonywaniem odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi oraz operatem wodnoprawnym i udzielonym pozwoleniem wodno prawnym.

Roboty związane z budową trasy mogą powodować:

- usunięcie wierzchniej warstwy gleby urodzajnej,
- naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi przy budowie drogi i konstrukcji np.: nasypów, wykopów, wiaduktów mogące doprowadzić do niszczenia struktury i porowatości gleby,
- ewentualne, krótkotrwałe i przemijające obniżenia zwierciadła wód podziemnych powstałe na skutek konieczności wykonania niezbędnych odwodnień w przypadkach konieczności wymiany gruntów nienośnych,
- wytworzenie odpadów i ścieków.

Wpływ prac budowlanych na środowisko gruntowe będzie krótkotrwały i przemijający (z wyjątkiem trwałego zajęcia pasa terenu pod drogę i obiekty inżynierskie). Bezpośrednie oddziaływanie w czasie budowy drogi na powierzchnię ziemi i glebę będzie lokalne. Całkowite

zniszczenie gleb w fazie budowy wystąpi w nowo zajętych pod budowę miejscach, w szerszym zakresie w rejonie węzłów oraz powierzchniach zajętych pod urządzenia odwodnienia drogi. W efekcie prac budowlanych nieznacznie zmniejszy się powierzchnia upraw rolnych. Podczas prowadzenia robót ziemnych gleba zostanie zniszczona w miejscach wykopów i odkładów w obrębie pasa drogowego. Nieprzydatne na terenie budowy masy ziemne należy zagospodarować zgodnie z przepisami ochrony środowiska.

W fazie budowy oraz eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, będą powstawały różne odpady w zależności od czasu, kiedy będą powstawały. Dominującą, pod względem ilości powstałych odpadów będzie faza budowy.

Projektowana inwestycja została wyznaczona nowym korytarzem. Inwestycja przebiega przeważnie przez tereny gruntów rolnych, obszary leśne oraz łąki i pola z rozproszoną zabudową mieszkaniowo-zagrodową i przeważnie omija tereny z silnie zagęszczoną zabudową mieszkaniową. Podstawowym źródłem odpadów będą:

- wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- prace rozbiórkowe: rozbieranie i demontowanie istniejących obiektów budowlanych (budynków) znajdujących się w pasie drogowym wariantów,
- odpady przebudowy istniejących dróg w zakresie kolizji z nowo powstałą trasą (zrywanie nawierzchni betonowej i asfaltowej z istniejących jezdni),
- roboty ziemne (np. wykopy),
- roboty konstrukcyjno-budowlane obiektów inżynierskich,
- ułożenie nawierzchni dróg.
- odpady z przebudowy kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod i nadziemnej (urządzenia teletechniczne, energetyczne, sieci wodne, rurociąg naftowy, urządzenia melioracyjne),
- usuwanie kolizji z uzbrojeniem terenu.

Powstawanie odpadów w fazie budowy może być także związane z:

- eksploatacją maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych,
- pobytem ludzi w pasie roboczym (odpady komunalne).

Realizacja inwestycji spowoduje konieczność dokonania wyburzeń istniejących obiektów budowlanych (budynków) w każdym z analizowanych wariantów. W ramach realizacji inwestycji obiekty kolidujące z drogą podlegać będą całkowitej rozbiórce. W stanie istniejącym obiekty, które kolidują z przebiegiem projektowanej drogi można zaliczyć jako budynki kubaturowe (mieszkalne i gospodarcze oraz o innym przeznaczeniu).

Jak wynika z zestawień przedstawionych w raporcie, budowa drogi S12 w wariantcie inwestorskim wiązała się będzie z wyburzeniem 69 budynków, natomiast budowa drogi S74 wymagać będzie wyburzenia 1 budynku.

W trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych stosowane będą takie surowce, materiały, techniki i technologie, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają na ograniczenie ich ilości, negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie i życie ludzi.

Materiały uzyskane z rozbiórki murowanych budynków mogą być wykorzystywane w robotach prowadzonych na miejscu lub jako surowce wtórne (np. złom metalowy). Odpady nieprzydatne do wykorzystania będą wymagały deponowania na składowisku, sprzedaży (surowce wtórne), unieszkodliwiania w specjalnych instalacjach (np. odpady zawierające azbest).

Gleby (grunt i humus) przed przekazaniem powinny zostać poddane stosownym badaniom. Grunt z wykopów, jeżeli jego parametry geotechniczne na to pozwolą, może być wykorzystany przy budowie drogi do formowania nasypów.

Przy wykorzystaniu niezanieczyszczonej gleby wydobytej w trakcie robót budowlanych do celów budowlanych na terenie, na którym został wydobyty, nie stosuje się przepisów ustawy o odpadach.

Pozostałe masy ziemne, nie zagospodarowane na terenie budowy mogą być wykorzystane do kształtowania lub utwardzania powierzchni terenów, do zabiegów eksploatacyjnych i rekultywacyjnych na składowiskach odpadów, do rekultywacji wyrobisk po kopalniach surowców mineralnych, bądź przekazane osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącymi przedsiębiorcami na ich własne potrzeby, na podstawie zawartej odrębnej pisemnej umowy.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające).

Większość odpadów powstawać będzie na terenie planowanych MOP-ów w związku z przebywaniem na jego terenie osób korzystających z trasy. Odpady gromadzone będą w pojemnikach ustawionych na terenie MOP-ów i okresowo wywożone przez uprawnione do tego firmy.

Pas terenu przeznaczony pod budowę planowanych dróg koliduje ze stanowiskami archeologicznymi. Pas terenu przeznaczony pod planowane drogi jest wolny od obiektów architektury i budownictwa wpisanych do rejestru zabytków, występują jednak one w pobliżu planowanej drogi.

Nie należy zatem wyznaczać dróg przeznaczonych na dowóz materiałów budowlanych i dojazd maszyn budowlanych na teren budowy w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów zabytkowych oraz w miarę możliwości w sąsiedztwie obiektów o szczególnej wartości zabytkowej, natomiast prace budowlane w sąsiedztwie cmentarzy rzymsko-katolickich w m. Sołek należy prowadzić z dużą ostrożnością i nie stosować w ich sąsiedztwie maszyn powodujących dużych wibracji, tak aby nie uszkodzić zabytkowych nagrobków.

Zagrożenie dla stanowisk archeologicznych stanowią głównie prace ziemne (odhumusowanie, wykopy) oraz wszelkie działania inwestycyjne, ingerujące w strukturę gruntu (poniżej warstwy ornej lub współczesnej warstwy użytkowej). Wszelkie prace budowlane (prace ziemne) natrafiając na zabytkowe obiekty niszczą je bezpowrotnie. W związku z tym, w fazie budowy w trakcie robót ziemnych (odhumusowywania terenu), niezbędny jest ścisły nadzór archeologiczny w miejscach stanowisk kolidujących, bądź będących w bliskim sąsiedztwie stanowisk archeologicznych. Nadzór archeologa powinien polegać na ciągłej obecności archeologa przy pracujących maszynach podczas odhumusowania terenu pod trasę (dotyczy to głównie terenu, gdzie stwierdzono występowanie stanowisk archeologicznych).

W sytuacji ujawnienia materiału zabytkowego wymagane jest natychmiastowe zgłoszenie do inwestora i Konserwatora Zabytków oraz podjęcie prac dokumentacyjnych i zabezpieczających.

Na stanowiskach archeologicznych zlokalizowanych w pasie drogowym planowane są do wykonania przedinwestycyjne archeologiczne badania sondażowe. Badaniami należy objąć tą część stanowisk, która znajduje się w pasie drogowym inwestycji.

Planowane drogi nie kolidują z obiektami zabytkowymi wpisanymi do rejestru zabytków. Nie przewiduje się, aby w fazie eksploatacji wystąpiło negatywne oddziaływanie na obiekty zabytkowe oraz nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska archeologiczne.

Opracowanie części środowiskowej w zakresie oceny oddziaływania na przyrodę ożywioną zostało oparte na przeprowadzonych inwentaryzacjach przyrodniczych, dostępnych materiałach, publikacjach oraz wizji w terenie.



Przy ocenie siedlisk przyrodniczych przyjęto, że zniszczeniu ulegną te fragmenty siedlisk, które znajdują się w pasie drogowym i zostaną zajęte pod drogę, jak również te fragmenty, które będą zbyt małe, aby mogły funkcjonować samodzielnie.

Tereny, przez które przebiegają analizowane warianty drogi S12 i S74 to na ogół ubogie troficznie tereny. W skali całego przebiegu przeważają pola uprawne, z których część przestała być użytkowana i stopniowo zarasta. Na objętych obserwacjami terenach, przeważają elementy krajobrazu zurbanizowanego i rolniczego. Poza opisanymi w raporcie gatunkami cennymi i chronionymi występuje więc tutaj typowa roślinność synantropijna związana z przydrożami, pobocznymi dróg, ugorami, np. w sąsiedztwie większych skupisk miejskich oraz roślinność ruderalna związana z zabudową wiejską, w większości pospolita na niżu.

Rejon analizowanych wariantów drogi S12 charakteryzuje się niskimi zagęszczeniami ssaków. W trakcie inwentaryzacji, nie znaleziono tu także wyraźnych korytarzy migracyjnych zwierząt. Gatunki jakie głównie występują w rejonie inwestycji to sarna, dzik oraz lisa, a w rejonie rzek i cieków: bóbr i wydra.

W trakcie inwentaryzacji rejonu analizowanych wariantów drogi S74, nie znaleziono także wyraźnych korytarzy migracyjnych zwierząt. Cały obszar przebiegu drogi ma dość ubogą faunę, zarówno pod względem zróżnicowania gatunkowego jak i zagęszczeń zwierząt. Zdecydowanie przeważają gatunki pospolite i liczne w całym kraju, o małych wymaganiach habitatowych i dużej tolerancji do zmian środowiska.

Przy ocenie i analizie oddziaływania projektowanej drogi na ptaki wzięto pod uwagę:

- biologię gatunków zinwentaryzowanych ptaków, które mogą być narażone na oddziaływanie (w szczególności wielkość i sposób użytkowania areału osobniczego);
- wielkość populacji gatunków załącznikowych oraz migrujących lub zimujących gatunków wodno-błotnych, która będzie narażona na oddziaływanie;
- rodzaj oddziaływań (np. śmiertelność, wpływ hałasu itd.), na które mogą być narażone analizowane gatunki ptaków.

Analizę oddziaływania inwestycji na płazy i gady poza przeprowadzeniem inwentaryzacji terenowej dokonano na podstawie analizy materiałów kartograficznych pod kątem występowania potencjalnych siedlisk płazów, a szczególnie ich miejsc rozrodu. Analizę wykonano przy założeniu, iż obecność wód powierzchniowych (zbiorników wodnych, cieków, obszarów podmokłych) sprzyja występowaniu gatunków tej gromady zwierząt.

Analizowane warianty drogi ekspresowej S12 i S74 będą kolidowały lub przebiegały w pewnej odległości od stwierdzonych obszarów chronionych.

Czynniki oddziałujące podczas budowy:

- zajęcie terenu niezbędnego dla lokalizacji planowanej drogi wraz z terenami zajętymi dodatkowo dla potrzeb budowy (miejsca składowania materiałów budowlanych i sprzętu, dodatkowe drogi technologiczne itp.);
- hałas związany z ruchem pojazdów i maszyn budowlanych towarzyszący budowie;
- wibracje przenoszone przez maszyny budowlane przez podłoże budowlane na budynki i ludzi w nich przebywających;
- lokalne zanieczyszczenie środowiska (emisja spalin i pyłów, wycieki olejów), związane z prowadzeniem prac ziemnych i drogowych;
- przemieszczanie i składowanie mas ziemnych, materiałów budowlanych itp. (tworzenie siedlisk ruderalnych i miejsc osiedlania się gatunków synantropijnych);
- lokalne zmiany stosunków wodnych.

W odległości do 5 km od skrajnych wariantów dróg S12 i S74 występują cztery rezerваты przyrody:

- rezerwat przyrody Jaksonek,
- rezerwat przyrody Błogie,
- rezerwat przyrody Gaik,
- rezerwat przyrody Jodły Siedleckie.

W odległości do 5 km od planowanego przedsięwzięcia w zasięgu oddziaływania drogi S12 występuje Sulejowski Park Krajobrazowy. Planowana droga S74 nie koliduje z żadnym parkiem krajobrazowym.

Faza budowy przyczyni się do zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej obszaru, jednakże powierzchnia zajęcia pod inwestycję w stosunku do całej powierzchni obszaru nie będzie miała znaczącego wpływu na wartość przyrodniczą obszaru.

W fazie budowy zniszczeniu ulegną przeważnie gatunki pospolitych zbiorowisk polnych, łąkowych i ruderalnych w pasie terenu zajęтым pod drogę. Niezbędne jest także wycięcie istniejących obszarów leśnych i zadrzewień śródpolnych.

Nie przewiduje się, aby w fazie budowy wystąpiła zmiana stosunków wodnych w rejonie inwestycji. W celu ochrony walorów rzeki Pilicy – przejście drogą przez rzekę zaproponowano za pomocą obiektu mostowego.

Faza budowy jest elementem przemijającym, a w wyniku naturalnej sukcesji dojdzie do ponownego zarośnięcia np. terenów wykorzystywanych na plac budowy.

W odległości do 5 km od planowanego przebiegu trasy znajdują się następujące Obszary Chronionego Krajobrazu:

- Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Konecko – Łopuszniański Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Lasy Przysusko – Szydłowieckie.

Planowana droga S12 koliduje z jednym z obszarów Natura 2000, tj. obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Środkowej Pilicy PLH 100008. Planowana droga S74 nie koliduje z żadnym z obszarów należących do sieci Natura 2000.

Projektowana inwestycja spowoduje trwałe oraz czasowe zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej, zniszczeniu ulegnie istniejąca szata roślinna oraz zostaną zubożone warunki środowiskowe. Oddziaływanie związane z fazą budowy związane jest również z czasowym zajęciem terenu niezbędnym do lokalizacji baz magazynowych, zaplecza placu budowy itp. Część z zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych ulegnie w czasie realizacji inwestycji zniszczeniu. Dotyczy to tych płatów, które rosną w granicach pasa drogowego.

W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu planowanej inwestycji na stanowiska gatunków chronionych i płaty chronionych siedlisk niezbędne jest zachowanie odpowiednich zasad postępowania oraz rozwiązań technicznych dotyczących przede wszystkim etapu budowy. Większość tych zasad powinno mieć zastosowanie w strefie bezpośredniego kontaktu inwestycji z chronionymi siedliskami. Dla obszarów przyrodniczo cennych, wyróżniających się występowaniem roślin i siedlisk chronionych zaplanowano środki łagodzące niekorzystne oddziaływanie inwestycji.

W trakcie budowy dróg S12 i S74 trwałe oraz czasowo zmniejszeniu ulegnie powierzchnia biologicznie czynna. Zniszczone zostaną niektóre ze składników szaty roślinnej oraz zmianie ulegną warunki środowiskowe. Negatywne oddziaływanie budowy związane jest również z czasowym zajęciem części terenu do lokalizacji baz magazynowych, zaplecza placu budowy itp. Realizacja inwestycji wpłynie negatywnie lub spowoduje zniszczenie 90. płatów 9 chronionych typów siedlisk przyrodniczych.

Budowa dróg ekspresowych S12 oraz S74 stanowi zagrożenie dla płatów dwóch łąkowych siedlisk przyrodniczych chronionych prawem UE. Są nimi siedliska: 6410-1 łąki olszewnikowo-trzęślicowe *Selino cervariae-Molinietum* (podtyp siedliska zmiennowilgotne łąki trzęślicowe *Molinion*) oraz 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*). Przywrócenie zniszczonych siedlisk łąkowych jest zagadnieniem trudnym i nie zawsze kończącym się pełnym sukcesem. Wskazują na to eksperymenty mające na celu odtwarzanie półnaturalnych łąk w ogrodach botanicznych. Projekt taki jest obecnie realizowany m.in. w Łódzkim Ogrodzie Botanicznym. W pierwszych latach rezultaty wzbogacania runi łąkowej o nowe gatunki były zachęcające, ale po kilku kolejnych latach rośliny te wycofywały się z niej. Działania związane z przywracaniem siedlisk łąkowych sąsiadujących z drogami do stanu pierwotnego, takie jak:

- wzbogacenie runi o nowe gatunki poprzez suszenie siana pozyskanego z bogatych florystycznie łąk rajgrasowych; po wysianiu się nasion siano należy usunąć z odtwarzanej powierzchni łąkowej;
- uzupełnianie gatunków roślin dwuliściennych poprzez sadzenie, na wcześniej oczyszczone z roślin powierzchni; roślin wyhodowanych w szklarni lub ogrodzie;
- koszenie odtwarzanej łąki dwa razy w roku, około połowy czerwca i we wrześniu; kosić należy ręcznie lub lekkim sprzętem;
- umiarkowane nawożenie w zależności od zasobności gleby;

przynosi pożądane skutki w odległości min. 100 m od drogi, a prace budowlane będą realizowane w mniejszej odległości, toteż stwierdzono, że teren nie związany z eksploatacją drogi po zakończeniu budowy należy pozostawić do naturalnej sukcesji.

Potencjalne oddziaływanie w fazie budowy obiektów mostowych (estakada i wiadukt) i planowanej drogi będzie tymczasowe, jednak w tej fazie nie przewiduje się wpływu na stosunki wodne obszaru. Wariant preferowany, tj. wariant W6 przebiega w odległości około 800 m od najbliższego płata siedliska 3150 oraz w odległości w odległości około 630 m od najbliższego płata siedliska 91E0.

Przy analizie wpływu budowy drogi ekspresowej S12 na obszar Natura 2000 uwzględniono nie tylko powierzchnie niszczone i zagrożone siedlisk, ale również wpływ inwestycji na zmniejszenie integralności obszaru i ograniczenie jego powiązań z innymi obszarami sieci Natura 2000. Z analizy tej wynika, że przy zastosowaniu odpowiednich środków łagodzących inwestycja nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony Doliny Środkowej Pilicy PLH100008 i funkcjonowanie całej sieci Natura 2000. Droga ekspresowa S12 na analizowanym odcinku wg przeprowadzonego rozpoznania nie wpłynie istotnie negatywnie na spójność sieci Obszarów Natura 2000 i integralność Obszarów, zostanie zachowana ciągłość korytarzy migracyjnych wzdłuż rzek Pilica i Drzewiczka. Obiekty mostowe nad rzekami Pilica i Drzewiczka zostały dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Ze względu na rozpiętość między przęsłami oraz wysokość od terenu do podstawy obiektu zapewnią swobodną migrację dla zwierząt.

Uwzględniając zakres planowanych robót oraz zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie budowy i eksploatacji nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na tereny chronione w ramach sieci ekologicznej NATURA 2000. Mimo, iż planowane przedsięwzięcie przebiega przez obszar Dolina Środkowej Pilicy PLH100008, to jednak przecina niewielki fragment północnego skraju obszaru. Fakt ten ma znaczenie w kontekście utrzymania integralności obszaru. Zarówno wielkość odciętej powierzchni, jak i fakt, iż w części tej nie występują siedliska będące przedmiotem ochrony obszaru, a przyjęty sposób przekroczenia doliny rzecznej nie będzie miał żadnego wpływu na zdolności migracyjne zwierząt będących przedmiotem ochrony, stanowią argument potwierdzający powyższe stanowisko.

Realizacja przedsięwzięcia w tym wariantcie nie będzie wiązała się z żadną ingerencją w siedliska podlegające ochronie w tym obszarze. W związku z tym, przedsięwzięcie to nie będzie miało istotnego wpływu na przedmioty ochrony obszaru. Ponieważ przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się na północnym krańcu obszaru oraz nie zidentyfikowano w zasięgu oddziaływania tej inwestycji innych obszarów Natura 2000 powiązanych ekologicznie z Doliną Środkowej Pilicy PLH100008, nie przewiduje się możliwości wystąpienia jakiegokolwiek wpływu na powiązania wewnątrz europejskiej sieci Natura 2000.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się znaczącego wpływu na ten ww. siedliska związane z doliną rzeki Pilicy, ponieważ przejście przez dolinę planowane jest za pomocą estakady, która nie będzie wpływała na przepływ wód, nie będzie powodować zmian stosunków wodnych panujących obecnie, nie zmieni także występujących dotychczas zasięgów okresowego zalewania doliny. W przypadku odprowadzania wód opadowych do rzeki Pilicy zalecono zastosowanie przed odprowadzeniem tych wód urządzeń oczyszczających – osadnik + separator substancji ropopochodnych.

Dodatkowo środkiem łagodzącym koniecznym do zastosowania jest przenoszenie na stanowiska zastępcze osobników gatunków cennych, które rosną w granicach pasa drogowego. Prace związane z przenoszeniem osobników gatunków chronionych należy przeprowadzić pod kontrolą botanika, który wskaże docelowe nowe ich lokalizacje. Właściciel lub zarządca gruntu, na którym ma znajdować się stanowisko zastępcze musi zostać o tym fakcie powiadomiony i wyrazić na to zgodę.

W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych warunków przyrodniczych i wykrywania zagrożeń dla zwierząt, prace budowlane na całym odcinku inwestycji, wykonywane będą pod nadzorem specjalisty – herpetologa. Szczególna uwaga zwracana będzie w okresie wzmożonej migracji płazów, tj.: marzec – czerwiec oraz sierpień – wrzesień (związany z migracjami jesiennymi). Nadzorem przyrodniczym objęte będą odcinki drogi wyznaczone do ogrodzenia na czas budowy, ponieważ pomimo ogrodzenia może dojść do niekontrolowanego przedostania się płazów na teren budowy. Osoba taka będzie odpowiedzialna za sprawdzanie wykopów przed zasypaniem oraz za przenoszenie płazów itp.

W celu zminimalizowania oddziaływania fazy budowy na płazy, np. ograniczenie przedostania się płazów na plac budowy, w czasie budowy, na wybranych odcinkach drogi, zastosowane będą szczelne ogrodzenia ochronne (przez cały okres budowy). Ogrodzenie takie zostaną usunięte po zakończeniu robót budowlanych.

Celem takiego ogrodzenia jest uniemożliwienie wejścia płazom na plac budowy, przez co ograniczona zostanie śmiertelność płazów w tej fazie. Teren zabezpieczony będzie np. poprzez ogrodzenie terenu folią lub siatką o wysokości ok. 60 cm nad terenem (w przypadku stosowania siatki jej oczka powinny być nie większe niż 0,5 cm). Siatka będzie częściowo wkopana pod ziemię.

W miejscach przecięcia się trasy z wodami przekraczanych rzek planuje się poprowadzenie trasy na obiektach mostowych bez podpór lokalizowanych w korycie rzeki. Budowa takich obiektów w maksymalnym stopniu ogranicza bezpośrednią ingerencję w koryto rzeki i minimalizuje wpływ przedsięwzięcia na gatunki ryb. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować ograniczenia w ciągłości morfologicznej przekraczanych rzeki.

W przedmiotowym przedsięwzięciu nie przewiduje się znacznej ingerencji w koryta rzek – nie spowoduje to utraty dotychczasowych siedlisk. Nie przewiduje się również budowy progów – nie wystąpią ograniczenia w migracji. Wody opadowe przed odprowadzeniem do środowiska będą oczyszczane w urządzeniach oczyszczających, w związku z tym nie wystąpią zagrożenia związane z zanieczyszczeniem wód.

Ochrona wymaga utrzymywania stanowisk w niezmienionym stanie (brak ingerencji w korycie i dopuszczenie naturalnych wahań stanu wody), zapewnienia ciągłości zasięgu i eliminowania źródeł zanieczyszczeń.

Na obecnym etapie projektowania nie przewiduje się istotnej ingerencji w koryta cieków. Możliwa jest jedynie punktowa ingerencja w koryta związana z odprowadzaniem wód opadowych z planowanej trasy. Większe prawdopodobieństwo ingerencji w koryto cieków występuje dla większych cieków, które przewiduje się przekraczać drogą mostem lub przejściem dla zwierząt dużych lub średnich. Możliwe jest wtedy odcinkowe umocnienie ich koryt w rejonie budowanego obiektu mostowego. Na obecnym etapie projektowania kwestia ta nie jest ostatecznie przesądzona.

W miejscach, gdzie koryta cieków będą musiały być umacniane, ingerencja w koryto winna być możliwie minimalna. Dla zminimalizowania wpływu ewentualnego umocnienia koryta należy stosować materiały, które nie będą materiałem obcym w tej części wód. Umocnienie koryta winno być dostosowane do prędkości i przepływu w cieku. Realizacja umocnień może spowodować chwilowe zmętnienie wody w rzece w rejonie prac poprzez uniesienie się osadów dennych oraz wypłukanie piasku z zastosowanego umocnienia. Prace związane z umacnianiem koryta rzeki nie wpłyną negatywnie na populację ryb ze względu na niewielkie powierzchnie umocnień.

Droga stanowi barierę dla płazów w szczególności, gdy jest położona na nasypach o wysokości powyżej 2 m. Bariery oddziaływanie zwiększa śmiertelność i powoduje fragmentację i izolację populacji i uniemożliwia lub utrudnia migrację osobników. Dla płazów i gadów istnienie bariery ekologicznej może także spowodować odcięcie od siebie terenów bytowania, miejsc zimowania i miejsc reprodukcyjnych, co może skutkować zmniejszeniem, a nawet wyginięciem populacji w danym rejonie.

W większości na ciekach wodnych, rowach, w miejscach potencjalnych miejsc migracji płazów zaplanowano przejścia/przepusty dla małych zwierząt. Przepusty te będą wyposażone w półki o szerokości 0,5 m. Przepusty te będą służyć jako przejścia dla płazów i gadów.

W celu zapewnienia swobodnej migracji płazów zaplanowano liczne przepusty dla płazów i małych zwierząt PZM. Część przepustów będzie pełniła wyłącznie funkcję przejścia – przepusty suche, niektóre będą połączone z ciekami (rowami melioracyjnymi), a w celu zapewnienia migracji zaprojektowane zostaną półki w przepustach.

W rejonie lokalizacji przejść dla płazów oraz w rejonie przejść dla małych zwierząt zaplanowane zostały płotki naprowadzające. Ponadto dla zachowania populacji płazów w rejonie planowanych dróg proponuje się wykonanie niewielkich zbiorników wodnych umożliwiających rozmnażanie i bytowanie płazów.

Można stwierdzić, że po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie wystąpią utrudnienia rozrodu w górze rzek i w dalszej odległości w dole rzek.

Sieć korytarzy ekologicznych, bardzo istotna z punktu widzenia funkcjonowania środowiska przyrodniczego, pozostaje w przestrzennym konflikcie z rozwojem sieci infrastruktury transportowej bardzo istotnym z punktu widzenia rozwoju gospodarczego kraju. Dlatego bardzo ważne jest poszukiwanie rozwiązań optymalnych dla ochrony środowiska i rozwiązywania konfliktów na przecięciach sieci korytarzy z siecią liniowych obiektów infrastruktury (np. poprzez budowę przejść dla zwierząt). Ze wszystkich form oddziaływania dróg na środowisko przyrodnicze największe znaczenie ze względu na skutki ekologiczne ma tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt. Obecność barier ekologicznych prowadzi do podziału siedlisk na mniejsze płaty (fragmentacja siedlisk) i utrudnianie przemieszczania się organizmów zamieszkujących poszczególne płaty (izolacja siedlisk). Dodatkowo może wystąpić śmiertelność zwierząt w wyniku bezpośrednich zderzeń z samochodami. Spośród ważnych w skali kraju korytarzy migracyjnych, planowana droga S12

przecina korytarz ekologiczny GKPdC-4B. Korytarz ten jest odnogą Korytarza Południowo-Centralnego. Droga S74 nie koliduje z żadnym z wyznaczonych korytarzy migracyjnych o randze minimum krajowej.

Poprowadzenie drogi przez korytarz migracyjny i tym samym stworzenie bariery migracyjnej będzie minimalizowane poprzez wybudowanie przejść dla zwierząt. Na odcinku korytarza migracyjnego zaprojektowano 1 przejście dla zwierząt dużych, 1 przejście dla zwierząt średnich oraz 3 przejścia dla zwierząt małych i płazów.

Planowane drogi ekspresowe przyczynią się do zmiany krajobrazu (lokalnie), gdyż będą tworzyć stały element tego krajobrazu (zwłaszcza w miejscach, gdzie trasa przebiegać będzie na nasypach i wiaduktach). Istniejące drogi oraz linie kolejowe w miejscach ich przecięcia z planowaną trasą wpłyną na zmianę krajobrazu z uwagi na budowę wiaduktów. Na zmiany w krajobrazie może wpłynąć również przesunięcie napowietrznych linii elektroenergetycznych. Pozytywny wpływ na krajobraz będzie miała natomiast planowana przebudowa napowietrznych linii elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych, polegająca na zastąpieniu linii słupowych napowietrznych liniami kablowymi ziemnymi oraz przebudowa linii napowietrznych poza miejsca kolizyjne.

W fazie eksploatacji inwestycji wzmocni się także efekt barierowy w wyniku przecięcia jak i równoległego przebiegu planowanej drogi z istniejącymi szlakami komunikacyjnymi. Droga ekspresowa S12 i S74 może ograniczyć łączność między populacjami, a także spowoduje zmiany jakościowe siedlisk gatunków. Efekt przecięcia stanowić będzie także niedogodności dla społeczności lokalnej. W celu zminimalizowania negatywnych skutków podwójnej bariery dla zwierząt zostaną zastosowane odpowiednie środki minimalizujące.

Na przecięciu planowanej trasy z istniejącymi drogami zwiększy się także zanieczyszczenie powietrza, ponieważ do istniejących źródeł emisji (dotychczasowe drogi) dodana zostanie emisja z nowoprojektowanej drogi. W większości przypadków nie będzie to jednak znaczny wzrost, gdyż planowana droga ma zapewnić płynny ruch, skrzyżowania będą bezkolizyjne, a więc będą warunki nie powodujące wzrostu emisji. Jedynie tam, gdzie planowane są węzły drogowe przewiduje się wyższe stężenia zanieczyszczeń.

Skumulowane oddziaływanie na środowisko akustyczne będzie związane z nałożeniem się hałasu projektowanej drogi z hałasem pozostałych dróg, kolei, jak i szumu napowietrznych linii elektroenergetycznych, przy dominującym udziale nowo planowanych tras. Oddziaływanie skumulowane na pozostałe elementy środowiska będą małe lub nieistotne.

W celu zminimalizowania wpływu drogi ekspresowej S12 i S74 na środowisko zalecono zastosowanie środków technicznych, m.in.:

- budowę ekranów akustycznych,
- budowę kanalizacji deszczowej i rowów szczelnych odprowadzających wody opadowe oraz oczyszczanie wód opadowych odprowadzanych do środowiska,
- budowę przejść dla zwierząt oraz dostosowanie przepustów do migracji małych zwierząt i płazów.

Oddziaływaniem pośrednim mogącym ujawnić się w wyniku realizacji drogi S12 i S74, będą ekrany akustyczne wprowadzone dla ochrony mieszkańców przed hałasem, które będą niekorzystnie oddziaływać na krajobraz.

Przyjęto, że negatywny wpływ na zdrowie ludzi ze względu na stan zanieczyszczenia powietrza może wystąpić w przypadku ponadnormatywnego stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Przeprowadzone obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń w wyniku emisji substancji do powietrza wykazały, że nie będzie występować ponadnormatywne oddziaływanie w zakresie emisji

do powietrza, a w związku z tym budowa omawianych dróg nie spowoduje negatywnych skutków dla zdrowia ludzi w aspekcie emisji substancji do powietrza atmosferycznego.

Planowane drogi ekspresowe nie zbliżają się do granicy naszego państwa na tyle, żeby mówić o możliwościach potencjalnego oddziaływania wykraczającego poza zasięg terytorium Polski. Odległość analizowanej trasy od granicy z Ukrainą wynosi ok. 270 km (w linii prostej), odległość od pozostałych granic przekracza kilkaset kilometrów. Największy zasięg będzie miał ponadnormatywny poziom hałasu od projektowanej drogi (nawet do 150 m w 2035 r.), jednak nie będzie on na tyle duży, aby mówić o transgranicznym oddziaływaniu planowanej drogi. Należy dodać, że planowana droga ekspresowa będzie posiadała urządzenia ochrony środowiska takie jak ekrany akustyczne, dzięki czemu ponadnormatywny poziom hałasu na terenach chronionych będzie mieścił się w pasie drogowym, natomiast urządzenia oczyszczające ścieki opadowe oraz zabezpieczenia przed ewentualnymi awariami ochronią środowisko wodno-gruntowe, a zarazem także przyrodnicze.

Nie stwierdzono występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych (jednogodzinnych i średniorocznych) dla modelowanych zanieczyszczeń poza pas drogowych analizowanych wariantów. W związku z tym nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego ze względu na zanieczyszczenie powietrza.

Do porównania analizowanych wariantów drogi S12 i S74 wykorzystano metodę AHP (ang. *Analytic Hierarchy Process*). Metoda hierarchicznej analizy problemu - AHP, opracowana została przez Saaty'ego i służy przede wszystkim do wspomagania wyboru wariantów decyzyjnych.

Ponieważ ocena wariantów stanowi fazę przeddecyzyjną, za pomocą metody AHP jest także możliwe dokonywanie oceny diagnostycznej lub porównawczej rozważanych wariantów projektowych. Metoda AHP ujmuje podejście wielokryterialne, oparte na kompensacyjnej strategii modelowania preferencji i przy założeniu porównywalności wariantów. Uwzględnienie preferencji oceniającego, decydujących o subiektywności ocen, stanowi istotę podejścia wielokryterialnego, traktującego owe preferencje jako zjawisko naturalne dla ocen dokonywanych przez człowieka, w odróżnieniu od pomiarów mających charakter obiektywny. Metoda AHP uwzględnia specyfikę psychologicznych procesów wartościowania, mających przede wszystkim charakter relacyjny i hierarchiczny. Liczne zastosowania tej metody we wspomaganie decyzji ekonomicznych, technicznych czy społecznych potwierdzają jej przydatność szczególnie w tych zastosowaniach, gdzie znaczna część kryteriów oceny ma charakter jakościowy, a doświadczenie oceniającego stanowi główne źródło ocen, mających charakter subiektywny.

Warianty analizowanych tras położone są w następujących zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych (JCW):

– Trasa S12:

- PLRW2000172545289 – Strawa,
- PLRW200019254529 – Luciąża od Bogdanówki do ujścia,
- PLRW2000172545254 – Dopływ z Krzyżanowa,
- PLRW200017254526 – Dopływ z Łączna,
- PLRW200002545399 – Zbiornik Sulejów,
- PLRW20001025451 – Pilica od Zwleczy do Zbiornika Sulejów,
- PLRW200017254532 – Radońka,
- PLRW200062544949 – Popławka,
- PLRW200017254749 – Słomianka,
- PLRW200024254849 – Wąglanka od zbiornika Wąglanka - Miedzna do ujścia,
- PLRW20009254859 – Drzewiczka od Wąglanki do Brzuśni,
- PLRW2000172548552 – Dopływ z Libiszowa,

- PLRW200017254854 – Dopływ z Wólki Karwickiej,
- PLRW200062548529 – Zatoka,
- PLRW200062548532 – Dopływ z Bielowic,
- PLRW20006254869 – Brzuśnia,
- PLRW200062548489 – Opocznianka,
- PLRW200062544929 – Czarna,
- PLRW200062548439 – Wąglanka od źródeł do zbiornika Wąglanka – Miedzna,
- PLRW20000254845 – Zbiornik Wąglanka – Miedzna,
- PLRW20006254476 – Dopływ spod Grębenic,
- Trasa S74:
  - PLRW200002545399 – Zbiornik Sulejów,
  - PLRW200062544949 – Popławka,
  - PLRW200062548489 – Opocznianka,
  - PLRW200062544929 – Czarna,
  - PLRW200062548439 – Wąglanka od źródeł do zbiornika Wąglanka – Miedzna,
  - PLRW20000254845 – Zbiornik Wąglanka – Miedzna,
  - PLRW20006254476 – Dopływ spod Grębenic.

Analizowana inwestycja na stan jakościowy (chemizm) nie będzie miała znaczącego wpływu – do środowiska nie zostaną wprowadzone substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, a wody opadowe i roztopowe z planowanej drogi przed odprowadzeniem do odbiorników zostaną oczyszczone. Inwestycja nie zmieni warunków wodnych regionu (nie pobiera wód, a odprowadza wody opadowe, które są elementem zasilania zlewni). Potencjał ekologiczny cieków odwadniających teren opracowania nie ulegnie pogorszeniu.

Dla wód podziemnych przewidziano następujące główne cele środowiskowe:

- zapobieganie dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami wymienionymi w RDW),
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu.

Inwestycja nie jest związana w żaden sposób z poborem wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z przebudową cieków mogącą powodować istotną zmianę lub zaburzenie warunków wodnych. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby nie dopuścić do zakłócenia naturalnych lokalnych stosunków wodnych, szczególnie na kierunku spływu wód. Czynniki oddziaływania przedsięwzięcia będą związane przede wszystkim z etapem budowy. Będą to jednak oddziaływania o charakterze krótkotrwałym, które ustąpią po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia. Nie przewiduje się zmiany biegu cieków czy przegradzania cieków budowlami hydrotechnicznymi. Ewentualne umocnienia skarp brzegowych, umocnienia dna cieków, odmulanie, zmiany przekroju i profilu podłużnego cieków oraz likwidacja roślinności będą dotyczyły krótkich odcinków, nieistotnych z punktu widzenia całkowitej długości JCWP obejmującej dany ciek. Umocnienia skarp brzegów w granicach obiektów inżynierskich mogą być wykonane z materiałów naturalnych.



W świetle powyższego należy stwierdzić, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie ulegną istotnemu pogorszeniu wskaźniki jakości wód dotyczące elementów biologicznych, właściwości fizykochemicznych, właściwości hydromorfologicznych oraz morfologii cieku.

Mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, należy wskazać, że realizacja inwestycji nie będzie się wiązać z istotną modyfikacją charakterystyki hydromorfologicznej jednolitych części wód powierzchniowych, nie będzie się wiązać ze zmianami poziomu wód podziemnych w sposób, który powodowałby pogorszenie stanu jednolitych części wód lub skutkowałby brakiem osiągnięcia dobrego stanu / potencjału wód, nie będzie znacząco oddziaływać na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych oraz podziemnych, oraz nie zagrazi osiągnięciu celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Wisły.

22 grudnia 2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi wpłynęło pismo Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi Pani Joanny Wasilewskiej - Kłęb z 17 grudnia 2015 r., znak: O.Ł.I-2.4100.82.97.2015.ech przekazujące (w myśl art. 82a ustawy ooś) wykaz działek należących do Skarbu Państwa będących w zarządzie PGL Lasy Państwowe, na których Inwestor przewiduje badania archeologiczne i geologiczne.

Organ biorąc pod uwagę stopień szczegółowości przedstawionego materiału stwierdził, że konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Nakładając ten obowiązek Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zważył m.in.: iż zabezpieczenia akustyczne zaprojektowano bez znajomości dokładnego przebiegu niwelety drogi. Stąd określone w niniejszej decyzji parametry zabezpieczeń mogą ulec zmianie. Zmiana niwelety drogi może rzutować również na nieznaczną korektę pozostałych projektowanych rozwiązań drogowych m.in. może zaistnieć potrzeba korekty pikietażu wykonania szczelnego systemu odprowadzania ścieków oraz innych urządzeń ochrony środowiska (np. przejść dla zwierząt).

Ponadto analiza środowiska przyrodniczego zawarta w raporcie wykonanym na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko winna być przeprowadzona w oparciu o aktualną inwentaryzację przyrodniczą, co może rzutować na konieczność wprowadzenia dodatkowych lub zmianę obecnie planowanych środków łagodzących.

W kwestii wniosku Inwestora o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi informuje co następuje.

Zgodnie z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 maja 2012 r. (sygn. akt: I OSK 1892/11) „Przepis art. 108 k.p.a. stanowi, że decyzji "może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności", a wobec tego organ w ramach tzw. uznania administracyjnego, ale nie dowolnie, w zależności od okoliczności sprawy, rozstrzyga w kwestii natychmiastowego wdrożenia decyzji w życie. Powołany przepis określa także przesłanki nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności. Ustalenie zaistnienia przesłanek nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności należy do organu administracji publicznej. Organ ten zobowiązany jest poczynić w tym zakresie niezbędne ustalenia w każdej sprawie i na każdym etapie postępowania. Istotne jest także i to, że instytucja przewidziana w art. 108 k.p.a. ma charakter wyjątku od zasady niewykonywania decyzji nieostatecznych. Przesłanki uzasadniające taki rygor muszą być zatem poddawane ścisłej wykładni. Omawiany rygor może być nadany decyzji tylko w sytuacji, gdy jest to niezbędne dla ochrony wartości wskazanych w art. 108 § 1 k.p.a. Niezwłoczne wdrożenie decyzji w życie będzie "niezbędne" wówczas, gdy nie można się obejść w danym czasie i istniejącej sytuacji bez natychmiastowego wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża

dobrom chronionym. Organ administracji działa wobec tego w sytuacji, która ma znamiona stanu nagłej konieczności administracyjnej (J. Borkowski (w:) B. Adamiak, J. Borkowski, "Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, 8. Wydanie. Wydawnictw C.H. Beck, str. 524). A contrario należy przyjąć, że wówczas gdy w sprawie nie występuje takie realne zagrożenie dla wskazanych wartości, brak jest podstaw do nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności."

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi po przeanalizowaniu wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności nie stwierdził, że zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 108. § 1 k.p.a., w związku z tym nie przychylił się do wniosku inwestora.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na uwadze pozytywną opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi, orzeczono jak w sentencji.

### Pouczenie

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

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.



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

Otrzymuje:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi – pełnomocnik Pan Krzysztof Jarmoszewicz ARCADIS Sp. z o.o. ,
2. Pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 k.p.a.
3. A/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Łodzi,