



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

**Załącznik nr 1 do decyzji Nr 5/2016 z 26 lutego 2016 r., znak: WOOS-I.4200.2.2015.MG.27  
(poprzedni znak sprawy: WOOS.4200.3.2013.MG)**

## **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Dostępność do projektowanej drogi ekspresowej S12 i S74 będzie ograniczona tzn. będzie się odbywała tylko poprzez węzły drogowe. Wszystkie drogi przecięte projektowaną trasą, dla których nie przewidziano skrzyżowań, jak również działki pozbawione dojazdu na skutek ww. trasy zostaną połączone drogami dojazdowymi z najbliższymi drogami publicznymi.

Z uwagi na brak możliwości włączenia się poszczególnych działek do przedmiotowej drogi ekspresowej, projektowane są wzdłuż niej, po obu stronach, drogi dojazdowe o szerokości jezdni 3,5 m + pobocza 2x1,0 m z mijankami zlokalizowanymi zgodnie z warunkami technicznymi.

W miejscach przecięcia lokalnych dróg publicznych (gminnych), a które nie są przeprowadzone na drugą stronę projektowanej drogi ekspresowej przejazdem drogowym projektuje się drogę o nawierzchni bitumicznej, do najbliższego przejazdu poprzecznego. Projektowane drogi dojazdowe przejmą wszelki ruch lokalny oraz dojazdowy do pól zlokalizowanych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej.

Na długości drogi przewiduje się lokalizowanie przejazdów awaryjnych co ok 4 km, a w szczególności w miejscach takich jak MOP, tunelach, mostach i obwodach utrzymania drogi oraz zgodnie z zaleceniami Nadleśnictw w okolicach kompleksów leśnych ze zjazdami do dróg pożarowych. Przejazdy awaryjne przedzielone będą barierami łatwo rozbieralnymi.

Na długości projektowanych wariantów przewiduje się kilkanaście przepustów przeprowadzających wody opadowe z jednej strony drogi na drugą oraz przejścia dla zwierząt dolne i górne oraz przejścia zespolone, które mają służyć migracji zwierząt dziko żyjących zarówno tym dużym, jak np. jeleni i średnim, jak np. sarna, dzik, borsuk, lis, a także najmniejszym jak: zając, łasica, tchórz, kuny czy pozostałe gryzonie.

Przy projektowaniu obiektów drogowych przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej S12 i S74:

- 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,

Parametry techniczne dróg, których przebudowa jest związana z budową drogi ekspresowej S12 i S74:

**Droga krajowa**

- klasa drogi GP,
- prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,
- jezdnia  $2 \times 3,5$  m,
- chodniki min. 2,0 m przy jezdni i 1,5 m za rowem,
- pobocza  $2 \times 1,5$  m,
- kategoria ruchu KR5,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

**Drogi wojewódzkie:**

- klasa drogi G,
- prędkość projektowa  $V_p = 60$  km/h,
- jezdnia  $2 \times 3,5$  m,
- pobocza  $2 \times 1,25$  m,
- ciąg pieszo rowerowy 2,5 m,
- kategoria ruchu KR4,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

**Drogi powiatowe:**

- klasa drogi Z
- prędkość projektowa  $V_p = 40 \div 50$  km/h,
- jezdnia  $2 \times 3,0$  m ( $2 \times 3,5$  m przekrój uliczny),
- pobocza  $2 \times 1,25$  m,
- chodnik  $1,50 \div 2,00$  m,
- kategoria ruchu KR3,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 100 kN/oś.

**Drogi gminne:**

- klasa drogi L/D,
- prędkość projektowa  $V_p = 30 \div 50$  km/h,
- jezdnia 5,0 m (6,0 m przekrój uliczny),
- pobocza  $2 \times 0,75$  m,
- chodniki  $1,50 \div 2,00$  m,
- kategoria ruchu KR2,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 100 kN/oś.

**Drogi dojazdowe – przejazdy gospodarcze:**

- klasa drogi D,
- prędkość projektowa  $V_p = 30$  km/h,
- jezdnia  $3,50 \div 5,00$  m (na wiadukcie przy przejeździe nad droga ekspresową),
- pobocza  $2 \times 0,75$  m,
- chodnik  $1,50 \div 2,00$  m,
- kategoria ruchu KR1.

**Jezdnie manewrowe na MOP.**

- klasa drogi D,
- prędkość projektowa  $V_p = 30$  km/h,
- kategoria ruchu KR3,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

**Łącznice.**

- prędkość projektowa  $V_p = 40 \div 60$  km/h
- jezdnia (z opaskami) P1 – 6 m,  
(z opaską i pasem bezpieczeństwa) P3 – 9,5 m,
- pobocza 1,25 m,
- kategoria ruchu KR5 (KR6 – na węźle Rokszyce, Kozenin i Stok),

- dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

Wariant W6 drogi S12 rozpoczyna się na węźle Rokszycy 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 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 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, 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 wariancie W4 S74 - od ok. km 18+000 trasa biegnie w wariancie 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. Całkowita długość wariantu inwestorskiego (W4 i W5) S74 to około 24,25 km.

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.

Planuje się wykonanie obiektów inżynierskich zgodnie z poniższą tabelą:

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 DK74	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 DK12 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 DK12	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

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.

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),
- Grębenice w km 22+838, droga przecinająca DK 74 (GP).

Przewiduje się wykonanie oświetlenia drogowego węzłów drogowych projektowanej drogi ekspresowej. Zakresem budowy oświetlenia drogowego będzie objęta projektowana droga ekspresowa, zjazdy i wjazdy na drogę ekspresową oraz dojazdy do węzła na drodze istniejącej, krzyżującej się z węzłem.

Na długości projektowanych odcinków dróg ekspresowych przewidziano następujące miejsca obsługi podróżnych (MOP-y):

- 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.

MOP rodzaju I pełni funkcję wypoczynkową. Jego podstawowe wyposażenie stanowią stanowiska postojowe dla samochodów osobowych i ciężarowych, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie oraz obiekty gastronomiczne i handlowe. Powierzchnia MOP I wyniesie ok. 5 ha. Zaprojektowany MOP rodzaju I wyposażony jest w około 45 miejsc postojowych.

MOP rodzaju II pełni funkcję wypoczynkowo – usługową. Oprócz stanowisk postojowych wypoczynkowych i sanitarnych wyposażony jest w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, myjnię oraz miejsce parkingowe dla samochodów z niebezpiecznymi ładunkami. Powierzchnia MOP II wyniesie ok. 8 ha. MOP rodzaju II będzie wyposażony w ok. 54 miejsca postojowe.

Na etapie I, realizowanym przez Wykonawcę robót, będą wykonywane jedynie podstawowe elementy robót ziemnych, połączenie MOP-u z drogą ekspresową za pomocą pasów włączenia i wyłączenia oraz oświetlenie zjazdów.

MOP rodzaju III pełni funkcję wypoczynkową i usługową. Posiada najszerszy asortyment usług dla podróżnych. Wyposażony będzie we wszystkie urządzenia jak na MOP rodzaju II oraz obiekty noclegowe (hotel), punkt ważenia wraz miejscem przeładunku pojazdów ciężarowych. Powierzchnia MOP III wyniesie ok. 9 ha. MOP rodzaju III będzie wyposażony w ok. 65 miejsc postojowych. Na etapie I, realizowanym przez Wykonawcę robót, będą wykonywane jedynie

podstawowe elementy robót ziemnych, połączenie MOP-u z drogą ekspresową za pomocą pasów włączenia i wyłączenia oraz oświetlenie zjazdów.

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

Zestawienie kolizji z liniami energetycznymi wysokiego napięcia dla wariantu inwestorskiego drogi S12 przedstawia się następująco:

Lp.	oznaczenie kolizji	kilometraż projektowanej drogi dla skrzyżowania z istniejącą LWN	długość LWN do demontażu [m]	kilometraż projektowanej drogi dla skrzyżowania z LWN po przebudowie	długość LWN projektowanej [m]
1	WN_S12W6/1	6+828	125	6+828	125
2	WN_S12W6 /2	43+937	552	44+065	582
3	WN_S12W6 /3	47+309	469	44+478	620
4	WN_S12W6 /4	47+358	833	47+534	758
5	WN_S12W6 /5	54+750	796	54+358	851
<b>Razem</b>			<b>2775</b>		<b>2936</b>

Zestawienie kolizji z liniami energetycznymi wysokiego napięcia dla wariantu inwestorskiego drogi S74 przedstawia się następująco:

Lp.	oznaczenie kolizji	kilometraż projektowanej drogi dla skrzyżowania z istniejącą LWN	długość LWN do demontażu [m]	kilometraż projektowanej drogi dla skrzyżowania z LWN po przebudowie	długość LWN projektowanej [m]
1	WN_S74W4/1	12+927	116	12+927	116
<b>Razem</b>			<b>116</b>		<b>116</b>

Przebudowa linii elektroenergetycznych będzie realizowana w związku z budową planowanej drogi ekspresowej (będzie powiązana technologicznie) oraz w ramach jednego procesu realizacyjnego. Emisje związane z fazą przebudowy linii są tego samego rodzaju co emisje związane z fazą budowy drogi.

Planowana inwestycja drogowa krzyżuje się z sieciami gazowymi na całej swojej długości. Skrzyżowania z sieciami wysokiego ciśnienia zarządzane przez PGNiG przedstawiają się następująco:

oznaczenie kolizji	droga ekspresowa S12		
	kilometraż kolizji	długość przebudowy [m]	średnica gazociągu [mm]
G1	5+295	580	DN 350
G2	19+650	150	DN 350
G3	22+800	435	DN 350
droga ekspresowa S74			
G1	6+825	115	DN 350

Z projektowanym przebiegiem drogi S12 i S74 koliduje szereg istniejących linii telekomunikacyjnych. Na podstawie opracowania branży drogowej oraz wizji lokalnej opracowano sposób likwidacji kolizji. Występujące kolizje to skrzyżowania linii napowietrznych i kablowych z projektowaną drogą S12 i S74 oraz miejsca, w których projektowana droga przebiega po trasie istniejących linii telekomunikacyjnych.

Do przebudowy przyjęto kable ziemne miejscowe, linie napowietrzne kablowe oraz linie światłowodowe.

W pasie drogowym zostały przewidziane obustronne pasy technologiczne o szerokości ok. 8,0 m, w których docelowo będą umieszczone systemy zasilania i sterowania Systemem Informacji Drogowej oraz kanały technologiczne do prowadzenia m.in. kabli telekomunikacyjnych, szerokopasmowego Internetu.



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. Dla kolejnych etapów inwestycji należy wykonać sprawdzenie zaproponowanych ekranów akustycznych przez wykonanie ponownej analizy akustycznej uwzględniającej zaistniałe zmiany w projekcie drogi.

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,
- $DL_R > 24$  dB co odpowiada klasa B3.

Planowana 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.

Lokalizacje ekranów akustycznych dla wariantów przebiegu S12 i S74:

Nr ekranu	Strona	Kilometraż [km]	Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu [m]	Wymagania dla ekranu
1	Prawa	1+350÷1+610	260	3	pochłaniający $DL_{\alpha} \geq 8$ dB - klasa A3, $DL_R > 24$ dB - klasa B3
2	Lewa	2+000÷2+300	300	4	pochłaniający $DL_{\alpha} \geq 8$ dB - klasa A3, $DL_R > 24$ dB - klasa B3
3	Prawa	2+700÷3+150	450	4	pochłaniający $DL_{\alpha} \geq 8$ dB - klasa A3, $DL_R > 24$ dB - klasa B3
4	Lewa	19+490÷19+670	180	3	pochłaniający $DL_{\alpha} \geq 8$ dB - klasa A3, $DL_R > 24$ dB - klasa B3
5	Lewa	51+100÷51+210	110	4	pochłaniający $DL_{\alpha} \geq 8$ dB - klasa A3, $DL_R > 24$ dB - klasa B3



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi

Kazimierz Perek