



WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI

Łódź, dnia 09.09.2008 r.

ZDiT.NO.0521-119/08

~~Pan  
Witold Rosset  
Radny  
Rady Miejskiej w Łodzi~~

*Janowskiemu Paweł Radny*

W odpowiedzi na interpelację, zgłoszoną przez Pana Radnego podczas obrad XXXVIII sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 27 sierpnia 2008 r., dotyczącą modernizacji ul. Strykowskiej, uprzejmie wyjaśniam, co następuje:

Ulica Strykowska jest jedną z najważniejszych ulic podstawowego układu drogowo-ulicznego w Łodzi, jest trasą wylotową w kierunku Warszawy w ciągu drogi krajowej DK 14 i obecnie, po oddaniu odcinka autostrady A2 Konin-Stryków, najkrótszym połączeniem miasta z autostradą A2, która biegnie w odległości około 5 km od północnej granicy miasta Łodzi.

Aktualnie ulica ta w przeważającej części swojego przebiegu posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasmowy o szerokości jezdni 7 m, opaski o szerokości 1-1,5 m pojawiają się w rejonie ul. Łodzianka. W latach ubiegłych odcinek ul. Strykowskiej między ul. Wojska Polskiego (DK 72) a ul. Wycieczkową, został zmodernizowany do parametrów ulicy GP 2/3. Od ul. Wycieczkowej do granic miasta parametry tej ulicy zamykają się w klasie Z1/2. Powyższe przesłanki obligują miasto Łódź do przebudowy przedmiotowej drogi. Koszt przebudowy jest bardzo wysoki i przewyższa zdolność finansową miasta. Jednakże, w trosce o poprawę jakości transportowej i podwyższenie komfortu jazdy, miasto widzi możliwość finansowania przebudowy ul. Strykowskiej przy wiodącym udziale środków unijnych.

W związku z powyższym, Zarząd Dróg i Transportu podjął działania mające na celu przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści dla planowanej przebudowy ul. Strykowskiej



w ramach projektów inwestycyjnych w sektorze Transportu w Polsce, dla których Łódź jako beneficjent ubiegać się będzie o pomoc finansową z funduszy Unii Europejskiej.

Aby spełnić wymogi proceduralne, zlecono wykonanie analizy wielowariantowego przebiegu tej ulicy, klasyfikowanej jako droga główna ruchu przyspieszonego-GP 2/3.

Obowiązek wariantowości inwestycji liniowych nałożony jest na inwestora w szeregu aktów prawnych, takich jak:

- ustawa z dnia 23 stycznia 2008 r. Prawo ochrony środowiska,
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- dyrektywa Rady nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne,
- dyrektywa Rady nr 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory,
- dyrektywa Rady nr 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa,
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. ochronie przyrody,
- ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie Dróg publicznych,
- ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego,
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia szczegółowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko

W związku z finansowaniem przedsięwzięć ze środków pochodzących z budżetu Wspólnoty Europejskiej (WE) i uprawnieniami kontrolnymi Komisji Europejskiej (KE) w zakresie realizacji projektów, należy zapewnić przeprowadzenie postępowania Oceny Oddziaływania na Środowisko (OOS), uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek prowspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego. Należy podkreślić, że zostały uwzględnione wszystkie elementy OOS wymagane przez



dyrektywę OOS, dyrektywę Siedliskową i dyrektywę Ptasia, zgodnie z wykładnią ustaloną przez właściwe orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich (dalej: TSWE), w szczególności;

- czy została przeprowadzona procedura tzw. „screeningu” dla przedsięwzięć wymienionych w Aneksie II dyrektywy OOS przez właściwe organy administracji publicznej,
- czy treść raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (dalej raport OOS) odpowiada wymogom określonym w art. 5 dyrektywy OOS oraz w jej aneksie IV,
- czy planowane przedsięwzięcie zostało skonsultowane z właściwymi organami administracji publicznej,
- czy konsultacje ze społeczeństwem zostały przeprowadzone zgodnie z dyrektywą OOS,

Stosownie do w/w aktów prawnych, Miasto musi wskazać warianty alternatywne, oraz wykazać, że zostały one należycie rozpatrzone i uzasadnić powody, dla których wybrano wariant ostateczny. Wyłonione warianty należy opisać z podaniem kluczowych parametrów. Niezbędne jest też zapewnienie kompatybilności z najważniejszymi wariantami analizowanymi w ocenie oddziaływania na środowisko (OOS) i najlepiej, gdyby wszystkie zasadnicze warianty oceniane we wspomnianej wyżej analizie kosztów i korzyści były też przedmiotem oceny w ramach OOS, tak aby można było porównywać aspekty ekologiczne i ekonomiczne. Ocena oddziaływania na środowisko zazwyczaj przewiduje środki łagodzące i kompensacyjne, generując dodatkowe koszty, które będą różne dla poszczególnych wariantów. Te dodatkowe koszty należy włączyć do analizy kosztów i korzyści.

Po otrzymaniu wspomnianej wielowariantowej koncepcji wraz z Informacją o przedsięwzięciu, Zarząd Dróg i Transportu, w oparciu o ustawę Prawo ochrony środowiska, wystąpi z wnioskiem o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia. W oparciu o art. 53 przytoczonej wyżej ustawy, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zapewni możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony będzie raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W tym celu zostanie podana do publicznej wiadomości informacja o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku, o wydanie decyzji oraz o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania.

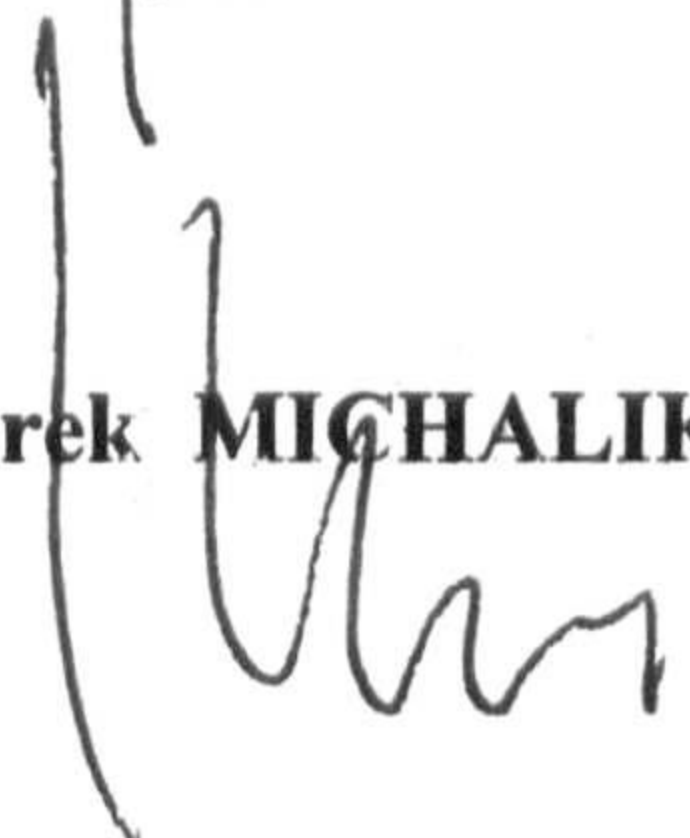
Wariant, który okaże się najkorzystniejszy dla środowiska oraz pod względem społecznym, zostanie przyjęty do dalszych prac projektowych, podczas których można będzie określić powierzchnię gruntów zajętych pod projektowany pas drogowy. Postępowanie w sprawie odszkodowań z tego tytułu będzie procedowane na podstawie art. 12 ust. 4 pkt 2



i ust. 5, art. 18 i art. 18a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. nr 80, poz. 721 z późn. zm.)

2 powezaniem

Marek MICHALIK



Do wiadomości:

1/ Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi

2/ Wydział Organizacji i Kadr UMŁ