

Nadawca:

Stowarzyszenie Mieszkańców Osiedla Młynek
ul. Perkalowa 12
92-403 Łódź
e-mail: kontakt@stopmlynek.pl

Adresat:

Pan Grzegorz Socha
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
ul. Traugutta 25
90-113 Łódź

Do wiadomości:

- Prezydent Miasta Łodzi
- Pierwszy Wiceprezydent Miasta Łodzi
- Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi

Dotyczy: opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska do prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: gen. Jarosława Dąbrowskiego, Tomaszowskiej i Kotoniarskiej (MPZP nr 365), w trybie art. 17 pkt 6 lit. a ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym — **uzupełnienie wcześniejszej korespondencji Stowarzyszenia z dnia 23 kwietnia 2026 r.**

Stanowisko

Szanowny Panie Dyrektorze,

w nawiązaniu do wcześniejszego pisma Stowarzyszenia Mieszkańców Osiedla Młynek z dnia **23 kwietnia 2026 r.**, dotyczącego oceny prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu MPZP nr 365 (w szczególności projektowanej w nim drogi zbiorczej oznaczonej jako **1KDZ — projektowane przedłużenie ul. Aleksandra Puszkina** do drogi wewnętrznej kompleksu hal Jędrzejowska), **podtrzymujemy wszystkie zawarte tam zarzuty i pytania** w pełnym brzmieniu — w szczególności dotyczące:

- bezpośredniego oddziaływania projektowanej drogi na priorytetowe siedlisko Natura 2000 nr **91E0** (łęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum*) w dolinie Olechówki, udokumentowane wizją terenową Towarzystwa Ochrony Krajobrazu z 31 marca 2026 r. oraz Opracowaniem przyrodniczym Miasta Łodzi (EKOLESNER, 2025);
- ryzyka utraty drzew o wymiarach kwalifikujących je do uznania za pomniki przyrody (olsze czarne *Alnus glutinosa* o obwodach do 262 cm), w rejonie planowanego węzła z ul. Tomaszowską;
- ryzyka pogłębienia już zaburzonych stosunków wodnych w dolinie Olechówki przez przecięcie spływu wód podziemnych projektowanym korpusem drogi (gleba opadowo-glejowa, woda stokowa);

- niezgodności proponowanego rozwiązania z aktualizującym się aktualnie środowiskiem prawnym (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady o odbudowie zasobów przyrodniczych — Nature Restoration Law z 24 czerwca 2024 r.; projekt Krajowego Planu Odbudowy Zasobów Przyrodniczych; Unijna Strategia na rzecz bioróżnorodności 2030; projekt ustawy o ochronie korytarzy ekologicznych; inicjatywa „Zielony Pierścień Aglomeracji Łódzkiej”).

Niniejszym pismem **uzupełniamy** wcześniejszą korespondencję o **zaktualizowaną analizę liczby mieszkańców narażonych na oddziaływanie projektowanej drogi** (oraz na kumulację oddziaływań z istniejącą ul. Tomaszowską) oraz o **postulat rozważenia w prognozie wariantu alternatywnego, polegającego na modernizacji istniejącego pasa drogowego ul. Tomaszowskiej zamiast budowy 1KDZ** — wariantu, którego prognoza w obecnym kształcie nie ocenia, a który mieści się wprost w art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (jako racjonalny wariant alternatywny).

Wnosimy w związku z tym o **uzależnienie pozytywnej opinii** Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska od uzupełnienia prognozy o elementy wskazane w sekcjach 2-6 poniżej, a w razie ich nieuwzględnienia — o **wydanie opinii negatywnej**.

Uzasadnienie

1. Założenie projektu — „odciążenie ul. Tomaszowskiej z ruchu ciężarowego” — jest w świetle naszej analizy niespełnione

Sanitarно-środowiskowe uzasadnienie projektowanej drogi 1KDZ — w takim brzmieniu, w jakim formuluje je sama prognoza oddziaływania na środowisko — sprowadza się do twierdzenia, że nowa droga przejmie ruch ciężarowy obsługujący okoliczne tereny przemysłowe i odciąży istniejącą ul. Tomaszowską. W prognozie zdanie to powtórzone jest **trzykrotnie**, w niemal identycznej formie:

„Droga ta może stanowić fragment alternatywnej drogi dojazdowej do terenów przemysłowych w okolicy Łodzi odciążającej ulicę Tomaszowską.”
(Prognoza oddziaływania na środowisko MPZP 365, MPU Łódź, kwiecień 2026 r. — sformułowanie powtórzone w pkt 5 „Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem”, pkt 6 „Istniejące problemy ochrony środowiska” oraz w streszczeniu w języku niespecjalistycznym, pkt 13.)

Zarazem **w innym miejscu tej samej prognozy** — w streszczeniu w języku niespecjalistycznym (pkt 13) — autorka opracowania wprost przyznaje, że projektowana droga **pogorszy klimat akustyczny obszaru, nie poprawi go**:

„Planowana nowa trasa komunikacyjna, będąca przedłużeniem ulicy A. Puszkina w kierunku południowym, będzie kolejnym źródłem hałasu, jeszcze pogarszającym klimat akustyczny tego obszaru i jego otoczenia.”

Te dwa stwierdzenia z tej samej prognozy – „odciąża ulicę Tomaszowską” oraz „będzie kolejnym źródłem hałasu, jeszcze pogarszającym klimat akustyczny obszaru i jego otoczenia” – są sprzeczne. Pierwsze z nich opiera się na założeniu, że ruch ciężarowy z hal Jędrzejowa Przemysłowego będzie omijał ul. Tomaszowską - jest to niemożliwe, ponieważ (1) przy samym skrzyżowaniu Tomaszowska / Olechowska znajduje się hala, w której sprawie mieszkańcy wielokrotnie zgłaszali skargi do ZDiTu (realizacja dojazdu ciężarowego przez drogę przed domami jednorodzinnymi), (2) ulica Tomaszowska ma pozostać drogą zbiorczą - zapewne obsługiwać ruch z fabryki BSH oraz nowej, wschodniej części Jędrzejowa Przemysłowego projektowanego w MPZP 398.

Stowarzyszenie prowadzi własną inwentaryzację zabudowy mieszkaniowej osiedla Młynek, zestawioną z rejestrem ewidencji gruntów i budynków (EGiB) prowadzonym przez Urząd Miasta Łodzi oraz danymi o działkach z GUGiK. Inwentaryzacja obejmuje budynki oddane do użytku, w trakcie budowy oraz z prawomocnymi pozwoleniami na budowę. Po usunięciu duplikatów i odrzuceniu budynków gospodarczych otrzymujemy poniższe zestawienie liczby narażonych mieszkańców w pasie 200 m wokół osi drogi:

Wariant analizy (pas 0-200 m wokół osi drogi)	Liczba budynków mieszkalnych	Mieszkańcy (docelowo)
Stan obecny – sama ul. Tomaszowska (bez 1KDZ) na odcinku Puszkina → Rondo Zbigniewa Zakrzewskiego	166	~415-580
Stan po realizacji planu – 1KDZ wraz z odnogą ul. Tomaszowskiej (Poetycka → Rondo Zakrzewskiego), tj. faktyczny ślad ruchu ciężarowego po realizacji 1KDZ	182	~470-660

W rozbiciu na cztery standardowo stosowane w analizach hałasu drogowego pasy odległościowe wzrost liczby narażonych mieszkańców utrzymuje się w **każdym** zakresie:

Pas odległości od osi drogi	PRZED – sama ul. Tomaszowska	PO realizacji planu – 1KDZ + Tomaszowska Poetycka→Rondo	Wzrost
0-50 m (pas frontowy)	39 budynków, ~100-140 mieszkańców	53 budynki, ~130-185 mieszkańców	+35%
0-100 m	88 budynków, ~220-310 mieszkańców	106 budynków, ~265-370 mieszkańców	+20%
0-200 m (pas o normowanym oddziaływaniu akustycznym)	166 budynków, ~415-580 mieszkańców	182 budynki, ~470-660 mieszkańców	+13%
0-500 m (rozszerzony zasięg drogi klasy Z z ruchem ciężarowym)	228 budynków, ~570-800 mieszkańców	265 budynków, ~805-1 130 mieszkańców	+41%

Sanitarно-środowiskowe uzasadnienie projektu – „chronimy mieszkańców Tomaszowskiej” – jest więc nieprawdziwe. Realizacja 1KDZ **nie odciąża istniejącej grupy na-**

rażonych, lecz powiększa łączną grupę o nową społeczność wzdłuż 1KDZ. Mieszkańcy ul. Olechowskiej, Ziomkowej, Perkalowej i Satynowej staną się **odbiorcami podwójnymi** — narażonymi jednocześnie na ul. Tomaszowską z zachodu (z której ruch ciężarowy nie znika — zob. niżej) i nowo wprowadzony 1KDZ ze wschodu.

Wnosimy o uzależnienie pozytywnej opinii od **rozstrzygnięcia w prognozie wewnętrznej sprzeczności** opisanej powyżej oraz przedstawienia jednoznacznej, weryfikowalnej liczbowo oceny wpływu 1KDZ na łączną populację narażoną — odrębnie dla wariantu „stanu obecnego (sama ul. Tomaszowska)” i wariantu „po realizacji planu (1KDZ + odnoga Tomaszowskiej)”.

Źródła progów odległościowych: dla pasa 0–200 m — wartości dopuszczalne L_{DWN}/L_N dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (61/56 dB) z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 112 ze zm.) oraz zasięg izofony przekroczeń wg Strategicznej Mapy Hałasu m. Łodzi 2023 dla porównywalnych dróg klasy Z; dla pasa 0–500 m — zasięg zdrowotnych skutków długotrwałej ekspozycji na hałas drogowy zgodnie z wytycznymi WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region (Kopenhaga 2018). Liczby mieszkańców policzone przy założeniu 2,5–3,5 osoby na gospodarstwo domowe (NSP 2021, woj. łódzkie). Pełną metodologię obliczeń (opis założeń, źródeł danych, kolejnych kroków) udostępniamy organowi na żądanie.

2. Ruch ciężarowy nie ominie ul. Tomaszowskiej — przesłanki faktyczne

Założenie, że ruch ciężarowy z kompleksu hal Jędrzejowa Przemysłowego po wybudowaniu 1KDZ przestanie obciążać ul. Tomaszowską, jest fałszywe z dwóch niezależnych powodów:

1. **Hala przy skrzyżowaniu Tomaszowska / Olechowska.** Bezpośrednio przy tym skrzyżowaniu znajduje się funkcjonująca hala produkcyjno-magazynowa, której obsługa transportowa odbywa się przez drogi sąsiadujące z zabudową jednorodziną osiedla Młynek. W sprawie sposobu realizacji dojazdu ciężarowego do tej hali mieszkańcy wielokrotnie zgłaszali skargi do Zarządu Dróg i Transportu (rejestrowane przez ZDiT). Ruch ten nie zniknie po realizacji 1KDZ — hala pozostaje w eksploatacji i obsługiwana jest od strony Tomaszowskiej.
2. **Tomaszowska pozostaje drogą zbiorczą.** Projekt MPZP 365 nie obniża klasy ul. Tomaszowskiej i nie wprowadza żadnych ograniczeń jej obciążenia ruchem ciężarowym. Ulica nadal pełni i będzie pełnić funkcję obsługi m.in. fabryki BSH (nasyp południowy) oraz nowej, wschodniej części Jędrzejowa Przemysłowego objętej projektem MPZP nr 398 (Jędrzejowska / Ziemiańska) — który również projektuje obsługę ruchu ciężarowego od strony Tomaszowskiej.

Z punktu widzenia oceny oddziaływania na środowisko oznacza to, że **prognoza powinna ocenić stan akustyczny i imisyjny dla scenariusza „1KDZ + nieobniżona klasa Tomaszowskiej + dalsza zabudowa przemysłowa MPZP 398”**, a nie dla scenariusza „1KDZ przejmuje całość ruchu z Jędrzejowa”. W obecnym kształcie prognoza tej oceny nie wykonuje.

3. Brak oceny oddziaływań skumulowanych — efekt klina pomiędzy dwiema równoległymi drogami klasy Z

Po realizacji ustaleń planu zabudowa mieszkaniowa osiedla Młynek (ulice Olechowska, Ziomkowa, Perkalowa, Satynowa) znalazłaby się **w klinie pomiędzy dwiema równoległymi drogami klasy zbiorczej** — istniejącą ul. Tomaszowską od zachodu i projektowanym 1KDZ od wschodu, w odległości od siebie sięgającej **416 m** (na południowym końcu obu jezdni, wzdłuż ul. Kotoniarskiej). Sumowanie ekspozycji od dwóch równoległych liniowych źródeł hałasu i emisji nie sprowadza się do prostej algebraicznej sumy oddziaływań rozpatrywanych w izolacji — kumulacja przekłada się wprost na poziom dźwięku w pomieszczeniach mieszkalnych odbiorcy oraz na bilans emisji zanieczyszczeń powietrza w jego otoczeniu.

Według Strategicznej Mapy Hałasu miasta Łodzi z 2023 r. **co najmniej 51 budynków mieszkalnych osiedla Młynek** znajduje się **już dziś** w obszarze przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego (wskaźnik L_{DWN}), a **19 — w obszarze przekroczeń wskaźnika nocnego** (L_N); głównym źródłem jest istniejąca ul. Tomaszowska. Realizacja 1KDZ obciążenia tego nie zmniejsza, lecz **dokłada drugie równoległe źródło**, oddziałujące na tę samą zabudowę z przeciwnego kierunku.

Źródło danych: warstwy „Hałas drogowy L_{DWN} — przekroczenia” oraz „Hałas drogowy L_N — przekroczenia” Strategicznej Mapy Hałasu m. Łodzi (2023), udostępniane publicznie przez UMŁ pod adresem <https://mapa.lodz.pl/portal/apps/webappviewer/index.html?id=7a84312582ae41edb504f1e7ab52d8d6> (REST API: mapa.lodz.pl/3/rest/services/WOSIR/MapaHalasu/MapServer, warstwy 6 i 7). Liczby budynków policzone przez przecięcie warstw przekroczeń SMH 2023 z naszą inwentaryzacją zabudowy mieszkaniowej osiedla.

Prognoza ocenia oddziaływania akustyczne i imisyjne dla samej projektowanej 1KDZ — **nie analizuje natomiast łącznego, skumulowanego oddziaływania** układu „1KDZ + istniejąca ul. Tomaszowska + nasyp linii kolei obwodowej (linia nr 25 Łódź Kaliska – Dębica) + kompleks hal Jędrzejowa Przemysłowego” na mieszkańców zabudowy jednorodzinnej Młynka, w szczególności w zakresie:

- kumulacji hałasu z obu dróg równoległych — z uwzględnieniem opisanego efektu klina, w którym znajdzie się 165 budynków i ok. 430–600 mieszkańców pasa 0–200 m wokół samej 1KDZ (a w pasie 0–500 m — 264 budynki i ok. 800–1 120 mieszkańców);
- kumulacji emisji liniowej (NO_x , PM_{10} , $PM_{2,5}$, niemetanowe lotne związki organiczne) z obu dróg oraz ze źródeł punktowych hal Jędrzejowa Przemysłowego;
- kumulacji oddziaływań z przejazdu pociągów towarowych po nasypie kolei obwodowej, stanowiącej południową granicę osiedla.

Obowiązek oceny oddziaływań skumulowanych wynika wprost z **art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. d** 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.

Wnosimy o uzależnienie pozytywnej opinii od uzupełnienia prognozy o ocenę oddziaływań skumulowanych w wymienionym powyżej zakresie — odrębnie dla mieszkańców znajdujących się w pasie oddziaływania obu dróg jednocześnie.

4. Brak modeli akustycznego i jakości powietrza dla scenariusza z 1KDZ

Prognoza powołuje się na Strategiczną Mapę Hałasu Łodzi z 2023 r. jako źródło opisu stanu akustycznego, przy czym **mapa ta przedstawia stan istniejący, a nie scenariusz po realizacji ustaleń planu**. W projekcie prognozy brak odrębnego modelu akustycznego pokazującego wartości L_{DWN} i L_N u odbiorców (na elewacji budynków mieszkalnych) dla wariantu z 1KDZ obsługującym ruch przekierowany z kompleksu Jędrzejowa Przemysłowego.

1KDZ jako droga klasy zbiorczej (prędkość projektowa 50-60 km/h), łącząca ul. Jędrzejowską (obsługującą hale położone na południe od osiedla, za nasypem linii kolei obwodowej) z ul. Aleksandra Puszkina, przejmie znaczną część ruchu ciężarowego z tego kompleksu. **Bez modelu akustycznego uwzględniającego udział pojazdów ciężarowych, prędkość projektową drogi klasy Z oraz rzeczywistą odległość do najbliższej zabudowy mieszkaniowej nie można wykazać, że wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone**. Wnioskowana prognoza akustyczna powinna obejmować **odrębnie scenariusz z 1KDZ, scenariusz tylko z ul. Tomaszowską (stan obecny) oraz wartość łączną** (kumulacja obu źródeł).

Analogicznie — prognoza **nie zawiera modelu rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza** dla scenariusza z 1KDZ: brak oszacowania stężeń średniorocznych i szczytowych u odbiorców wrażliwych, brak odniesienia do wartości referencyjnych z rozporządzenia Ministra Środowiska z 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej (165 budynków, ok. 430-600 mieszkańców w pasie 0-200 m — sekcja 1) oraz przewidywany udział pojazdów ciężarowych — generujących znacząco wyższe stężenia NO_x i pyłów niż ruch indywidualny — **brak takiej oceny jest istotną luką prognozy**.

Wnosimy o uzależnienie pozytywnej opinii od uzupełnienia prognozy o oba wskazane modele.

5. Brak rozważenia wariantu modernizacji istniejącej ul. Tomaszowskiej jako alternatywy dla budowy 1KDZ

Skoro przyczyną przekroczeń L_{DWN} i L_N u co najmniej 51 budynków mieszkalnych osiedla Młynek **już dziś** — wg SMH 2023 — jest **istniejąca, czynna ul. Tomaszowska**, a nie 1KDZ, to skuteczna ochrona zdrowia mieszkańców i środowiska wymaga w pierwszej kolejności rozwiązania problemu, który obecnie narusza wymagania higieniczne — a nie wprowadzania drugiego równoległego źródła hałasu w odległości do 416 m od pierwszego, oddziałującego na tę samą zabudowę z przeciwnego kierunku.

Ulica Tomaszowska istnieje, jest drogą klasy zbiorczej, ma własny pas drogowy w terenie i jest już zagospodarowana. Z punktu widzenia ochrony środowiska istniejący pas drogowy Tomaszowskiej **może i powinien być znacznie skuteczniej wykorzystany**

niż dziś — środkami, które są w pełni dostępne w obowiązującym porządku prawnym i nie wymagają budowy nowej infrastruktury liniowej:

1. Rzeczywiste egzekwowanie obowiązującego zakazu wjazdu pojazdów

ciężarowych powyżej 8 t w ul. Tomaszowską — zakaz formalnie obowiązuje, lecz do niedawna nie był egzekwowany (Policja i ITD podjęły losowe kontrole przy mostku na Olechówce dopiero w kwietniu 2026 r.). Bez tego środka modernizacja Tomaszowskiej nie da pełnego efektu, a budowa 1KDZ — która ma de facto „odprowadzać” ten ruch — opiera się na nieegzekwowanym zakazie jako swoim uzasadnieniem.

2. Modernizacja węzłów na Tomaszowskiej, w pierwszej kolejności skrzyżowania ul. Olechowska / ul. Tomaszowska (rozwiązanie typu rondo lub inne uspokajające ruch) — co zmniejsza emisję hałasu i zanieczyszczeń wynikającą z hamowania, ruszania i zatrzymań w ruchu o zmiennej prędkości, oraz poprawia bezpieczeństwo pieszych. Postulat ten powtarza się w wynikach konsultacji społecznych z 24 września 2024 r. (zob. raport Stowarzyszenia).

3. Wprowadzenie zieleni izolacyjnej w istniejących pasach przyulicznych Tomaszowskiej wszędzie tam, gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego — gęste, wielopiętrowe szpalery dają udokumentowaną redukcję dźwięku oraz adresują zanieczyszczenie powietrza i pyły wzbijane przez ruch ciężarowy.

Każdy z tych środków jest mniej kosztowny i mniej inwazyjny niż budowa nowej drogi zbiorczej — i co istotne z punktu widzenia oceny prognozy **adresuje rzeczywiste, udokumentowane przez SMH 2023 źródło problemu** oraz jest spójny z funkcją korytara ekologicznego doliny Olechówki, którą obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi (uchwała Nr LXIX/1753/18 z 28 marca 2018 r.) wskazuje do ochrony, a także z kierunkami **Planu Mobilności Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030** (SUMP ŁOM 2030, uchwalonego 7 czerwca 2024 r.) — w szczególności z działaniem 3.6 „wyprowadzanie tranzytu z terenów zabudowanych”.

Wariant „modernizacja istniejącej ul. Tomaszowskiej zamiast budowy 1KDZ” jest **racjonalnym wariantem alternatywnym** w rozumieniu **art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b** ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku — prognoza powinna obowiązkowo go ocenić i porównać z wariantem aktualnym (z 1KDZ).

Wnosimy o uzależnienie pozytywnej opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska od **uzupełnienia prognozy o pełną ocenę wariantu inwestycyjnego polegającego na modernizacji istniejącej ul. Tomaszowskiej** (egzekwowanie ograniczeń tonażu, modernizacja węzłów, zieleni izolacyjna w istniejących pasach przyulicznych) — z modelem akustycznym pokazującym wartości L_{DWN} i L_N u odbiorców z sekcji 1 dla obu wariantów, modelem rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza dla obu wariantów oraz oceną wpływu obu wariantów na priorytetowe siedlisko 91E0 i planowany Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Górnej Olechówki i Augustówki”.

6. Brak ustaleń obligujących do zastosowania środków ochrony akustycznej

Projekt planu w obecnym kształcie **nie zawiera żadnych ustaleń obligujących do zastosowania środków ochrony akustycznej** — ani dla projektowanej drogi 1KDZ, ani dla istniejącej ul. Tomaszowskiej. Brak takich ustaleń przy jednoczesnym zaliczeniu zabudowy mieszkaniowej do terenów chronionych akustycznie oznacza, że deklaracja

ochrony pozostaje **bez instrumentów wykonawczych**. Prognoza w streszczeniu (pkt 13) sama przyznaje, że nowa droga „będzie kolejnym źródłem hałasu, jeszcze pogarszającym klimat akustyczny tego obszaru i jego otoczenia” — konsekwentnie powinna więc zawierać ocenę proponowanych środków minimalizujących to oddziaływanie u odbiorców mieszkalnych.

Wnosimy o uzależnienie pozytywnej opinii od **wprowadzenia do ustaleń planu obowiązku stosowania środków ochrony akustycznej** (m.in. ekrany akustyczne, wały ziemne z zielenią izolacyjną, nawierzchnia o obniżonej emisji hałasu) tam, gdzie modele akustyczne wskażą przekroczenia dopuszczalnych poziomów u odbiorców mieszkalnych — z zastrzeżeniem zgodności z ograniczeniami obowiązującego Studium dotyczącymi ekranów akustycznych w korytarzach ekologicznych.

Podsumowanie

Wszystkie zarzuty merytoryczne podniesione w piśmie Stowarzyszenia z dnia 23 kwietnia 2026 r. — dotyczące siedliska Natura 2000 nr 91E0, planowanych pomników przyrody, stosunków wodnych w dolinie Olechówki, planowanego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz aktualizującego się otoczenia prawnego — pozostają w mocy i prosimy o ich rozważenie w pełni.

Niniejsze pismo uzupełnia tamtą argumentację o trzy nowe punkty kluczowe dla oceny prognozy:

1. Sanitarно-środowiskowe uzasadnienie projektowanej drogi („odciążenie ul. Tomaszowskiej”) jest niespełnione — nasza analiza wykazuje, że łączna populacja narażona na oddziaływanie obu dróg (1KDZ + odnoga Tomaszowskiej, którą ruch ciężarowy musi pokonać do najbliższego węzła rozprowadzającego) jest **wyższa niż populacja narażona obecnie na samą ul. Tomaszowską** — w każdym standardowo stosowanym pasie odległościowym (0-50, 0-100, 0-200, 0-500 m).
2. Prognoza zawiera **wewnętrzną sprzeczność** — w jednych miejscach twierdzi, że 1KDZ „odciąży ul. Tomaszowską”, w innych przyznaje, że 1KDZ „będzie kolejnym źródłem hałasu, jeszcze pogarszającym klimat akustyczny obszaru”. Sprzeczność ta wymaga merytorycznego rozstrzygnięcia w opinii Regionalnego Dyrektora.
3. Prognoza **nie ocenia racjonalnego wariantu alternatywnego** — modernizacji istniejącej ul. Tomaszowskiej zamiast budowy 1KDZ — choć obowiązek oceny takiego wariantu wynika wprost z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku.

Wnosimy, aby opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska została wydana **po uwzględnieniu wszystkich powyższych uwag** (z pisma z 23 kwietnia 2026 r. oraz niniejszego), a w razie ich nieuwzględnienia przez Miejską Pracownię Urbanistyczną — aby była **opinią negatywną**.

Deklarujemy gotowość przekazania pełnej dokumentacji analitycznej (zestawienie budynków z adresami i atrybutami, pliki geodezyjne z obrysami zabudowy oraz strefami 50, 100, 200 i 500 m wokół osi 1KDZ, opis pełnego sposobu obliczeń wraz ze znanymi ograniczeniami, dokumentacja fotograficzna z wizji terenowej z 31 marca 2026 r.) na

żądanie organu, oraz uczestnictwa w ewentualnym spotkaniu roboczym z pracownikami RDOŚ.

Z poważaniem

w imieniu zarządu Stowarzyszenia Mieszkańców Osiedla Młynek

Piotr Zduniak — prezes zarządu

Materiały referencyjne

- **<https://stopmlynek.pl>** — strona główna kampanii, dossier merytoryczne;
- **<https://stopmlynek.pl/mapa>** — interaktywna mapa osiedla z obrysami zabudowy mieszkaniowej, projektowaną drogą 1KDZ, dwoma przekopami pod linią kolei obwodowej oraz strefami zalewowymi.

Wcześniejsze pismo Stowarzyszenia w sprawie prognozy MPZP 365: **23 kwietnia 2026 r.**, skierowane do tut. Regionalnego Dyrektora — kopia w aktach.

Pełną dokumentację analityczną (pliki GIS z obrysami zabudowy, strefami buforowymi, obliczeniami populacji dla każdego pasa odległościowego) udostępniamy organowi na żądanie.

Niniejsze pismo zostało złożone w formie elektronicznej za pośrednictwem platformy ePUAP na skrzynkę Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi w dniu wskazanym w nagłówku.