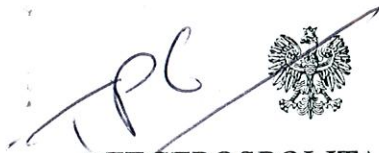


ABE 2000 01 06



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
MINISTER  
SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI

Warszawa, 1999.12. 31

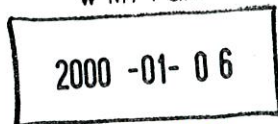
PODSEKRETARZ STANU

Witold Chodakiewicz

do  
ucelowania

AB-5/WG/112/99

PODSEKRETARZ STANU  
w MT i GM



W P Ł Y N Ę Ł O  
TPC - Nr dziennika 43



SR  
7.1.2000

### WSKAZANIA LOKALIZACYJNE Nr 9 /99

Na podstawie art. 19 ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych (Dz. U. Nr 127, poz. 627 ze zmianami)

udzielam wskazań lokalizacyjnych dla autostrady płatnej A-1 na odcinku Łódź („Tuszyn”) - Gorzyczki według trasy zasadniczej, które z udzielonymi wskazaniami lokalizacyjnymi z dnia 25.08.1995r. Nr 1/95 dla odcinka Gdańsk - Łódź stanowią przebieg całej autostrady płatnej A-1 od Gdańska do Gorzyczek (granica państwa z Czechami).

Ogólny przebieg autostrady na odcinku Łódź („Tuszyn”) - Gorzyczki dla trasy zasadniczej wytyczony został przez teren następujących województw, powiatów i gmin według map w skali 1:25 000, załączonych do wniosku o udzielenie wskazań lokalizacyjnych:

- województwo łódzkie - w powiecie łódzkim wschodnim od węzła „Tuszyn” 334+600 km przez teren gminy Tuszyn;
- w powiecie piotrkowskim przez teren gmin Moszczenica i Grabica, miasta Piotrków Trybunalski oraz gmin Wola Krzysztoporska i Rozprza;
- w powiecie radomszczańskim przez teren gmin Kamieńsk, Gomunice, Dobryszycy, Ładzice miasta Radomsko oraz gminę Radomsko;



- województwo śląskie
- w powiecie częstochowskim przez teren gmin Kruszyna, Mykanów, Rędziny;
  - w powiecie kłobuckim przez teren gmin Kłobuck i Wręczyca Wielka;
  - w powiecie częstochowskim przez teren gmin Blachownia i Konopiska, miasta Częstochowa oraz gmin Poczesna i Starcza;
  - w powiecie lublinieckim przez teren gminy Woźniki;
  - w powiecie tarnogórskim przez teren miasta Miasteczko Śląskie i gminy Ożarówce;
  - w powiecie będzińskim przez teren gminy Bobrowniki;
  - przez teren miast Piekary Śląskie i Bytom;
  - w powiecie tarnogórskim przez teren gminy Zbrośławice;
  - przez teren miasta Gliwice;
  - w powiecie gliwickim przez teren gminy Gierałtowice i miasta Knuruwa;
  - w powiecie rybnickim przez teren gminy Czerwionka - Leszczyny;
  - przez teren miast Żory i Rybnik;
  - w powiecie rybnickim przez teren gminy Świerklany;
  - w powiecie wodzisławskim przez teren gmin Mszana, Godów i Gorzyce do 564 +000 km ( granica państwa).

Jednocześnie zobowiązuje się Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad, inwestora oraz właściwe organy administracji państwowej do uwzględnienia, przy opracowaniu materiałów do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady oraz dalszych pracach projektowych i postępowaniu realizacyjnym następujących uwag, postulatów i warunków zgłoszonych przez:

**- Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast:**

1. zwrócenia szczególnej uwagę na:

- przejście autostrady przez system odwodnieniowy zlewni Zbiornika Sulejowskiego (woj. łódzkie),



- przejście autostrady przez obszary najwyższej ochrony wód podziemnych i w sąsiedztwie ujęć wody pitnej (woj. śląskie),
- przejście autostrady przez teren Pilczańsko - Radomszczańskiego Obszaru Chronionego (woj. łódzkie), Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich” (woj. śląskie),

2. zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych zmniejszających zagrożenie hałasem na odcinkach autostrady zbliżonych do zabudowy mieszkaniowej,

3. powiązania ruchu lokalnego z drogą krajową nr 913 na terenie gminy Bobrowniki (woj. śląskie),

4. możliwość rezygnacji z budowy autostradowych obiektów inżynierskich nad trasami kolejowymi przewidywanymi do likwidacji w porozumieniu ze Śląską Dyrekcją Okręgową PKP.

**- Ministerstwo Kultury i Sztuki:**

1. przeprowadzenia uzupełniających archeologicznych badań powierzchniowych i sondażowych, o których mowa w rozporządzeniu MOŚZNiL z dn. 5 czerwca 1995 r., par. 3 ust. 1 pkt.1c, w zakresie określonym w ocenie oddziaływania autostrady na dobra kultury objęte ochroną, w okresie po otrzymaniu wskazań lokalizacyjnych, zgodnie ze wskazaniami rzeczoznawców na następujących odcinkach trasy: 374-375,5; 424-430; 438-445; 452,5-455; 458-482; 491,5-492,5; 496,5-499; 509,5-510,5; 512,5-525,5; 532-564,5 km.

2. przeprowadzenia archeologicznych badań wykopaliskowych obiektów (stanowisk) narażonych na całkowite zniszczenie w okresie przed wydaniem pozwolenia na budowę, o których mowa w rozporządzeniu MOŚZNiL z dnia 5 czerwca 1995r., par. 3, ust.1 pkt 4c, zgodnie z założeniami oceny oddziaływania autostrady na dobra kultury objęte ochroną.

3. prowadzenia nadzorów archeologicznych w fazie odhumusowania pasa terenu przeznaczonego pod budowę autostrady.

4. przeprowadzenia ratowniczych badań obiektów (stanowisk) archeologicznych odkrywanych w fazie budowy, o których mowa w

rozporządzeniu MOŚZNiL z dnia 5 czerwca 1995r., par. 3, ust.1 pkt 5a, zgodnie z założeniami oceny oddziaływania autostrady na dobra kultury objęte ochroną.

**- Ministerstwo Obrony Narodowej:**

1. w zakresie kolizji z elementami infrastruktury wojskowej:

- między km 415 a km 420 autostrada przebiega przez sektor podejścia do lotniska Rudniki i doprowadzoną do niego wojskową bocznice kolejową Nr 404,
- między km 470 a km 475 autostrada przebiega przez sektor podejścia do lotniska Mierzęcice i doprowadzoną do niego wojskową bocznice kolejową Nr 401,
- między km 496 a km 497 w rejonie m. Radzionków i m. Stolarzowice autostrada przebiega w odległości ok. 350 m od kompleksów wojskowych,
- między km 519 a km 520 autostrada przebiega w odległości ok. 250 m od kompleksu wojskowego.

Uzgodnień projektu budowlanego autostrady w wyżej określonych rejonach kolizji w zakresie parametrów wysokościowych budowli i szczegółów technicznych urządzeń autostradowych dokonać należy z Dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, 00-912 Warszawa ul. Żwirki i Wigury 103.

2. w zakresie węzłów drogowych:

- na odcinku od węzła „Tuszyn” do km 470,5 proponuje się zaplanować dodatkowe wjazdy awaryjne, które w wypadkach szczególnych byłyby wykorzystywane przez straż pożarną oraz jednostki ratownictwa technicznego, chemicznego i ekologicznego. Wjazdy te stanowiłyby dodatkowe połączenie zamkniętego odcinka autostrady z pozostałą siecią dróg publicznych,
- zastosowane typy węzłów drogowych powinny zapewniać wszystkie relacje transportowe z każdego kierunku.

3. w zakresie następujących kolizji z wojskowymi kablowymi liniami telekomunikacyjnymi na projektowanych przebiegach trasy autostrady:

- rejon wiaduktu WD 363 (m. Dobieszowice),
- rejon wiaduktu WA 370 (m. Bytom - Dąbrowa Miejska),
- rejon węzła „Wieszowa” (km 500 do km 501),
- odcinek pomiędzy km 515 i km 520, rejon m. Przyszowice,



Na etapie opracowania dokumentacji budowlanej oraz realizacji robót ziemnych niezbędnym jest dokonanie szczegółowych uzgodnień z Dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej ww. miejsc kolizji trasy autostrady z wojskowymi liniami telekomunikacyjnymi w zakresie rzędnych terenu i parametrów projektowanych urządzeń technicznych autostrady.

4. w zakresie innych wymogów technicznych i funkcjonalnych rzutujących na system obronny państwa niezbędnym jest zaprojektowanie i wykonanie w procesie budowy autostrady elementów zapewniających:

- całkowite niszczenie obiektów mostowych i wiaduktów o dł. do 50m,
- częściowe niszczenie wieloprzęsłowych mostów i wiaduktów na przeszkodach szerokości powyżej 50 m metodą zrzucania pojedynczych przęseł,
- przygotowanie komór (gniazd) do montażu elementów przeciwtransportowych zapór fortyfikacyjnych, możliwość demontażu elementów barier energochłonnych w newralgicznych punktach dojazdów do przepraw przez przeszkody wodne, wielopoziomowych węzłów drogowych, itp. umożliwiającą sprawne przeniesienie ruchu na objazdy i przeprawy zapasowe,
- możliwość organizowania systemów urządzeń zaporowych uniemożliwiających w razie potrzeby wykorzystanie doraźnych objazdów,
- przygotowanie miejsc umożliwiających zjazdy z autostrad do zapasowych przepraw i określenie miejsc umożliwiających (na wypadek potrzeby) budowę zapasowych przepraw w odległości 3-4 km od autostrady.

**- Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w Postanowieniu z dnia 11.08.1999r., znak DOS-451-3830/A-1/99/rz i Postanowieniu z dnia 28.09.1999r., znak DOS-451-3830/3061/A-1/99rz oraz Głównego Inspektora Sanitarnego w Postanowieniu z dnia 3.08.1998r., znak ZPN-710- A-52/98 i Postanowieniu z dnia 15.04.1999r, znak ZPN-451- 4/99:**

I.1. Uwzględnienie środków minimalizujących i zabezpieczających negatywne oddziaływanie autostrady na wszystkich odcinkach kolizyjnych, a szczególnie w rejonie Parku Krajobrazowego „Cysterskie



Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich" oraz obszarach zabudowy mieszkaniowej.

2. Zaprojektowanie odpowiedniego zabezpieczenia powierzchni ziemi przed skutkami eksploatacji górniczej. W związku z tym konieczne jest sprawdzenie aktualności danych z roku 1996 (zawartych w nadesłanych do zaopiniowania materiałach lokalizacyjnych) na temat prognozowanych wpływów projektowanej eksploatacji górniczej w korytarzu autostrady, biorąc pod uwagę przewidywane zmiany związane z restrukturyzacją górnictwa węgla kamiennego. W zależności od uzyskanych danych, należy liczyć się z koniecznością dokonania korekty przebiegu trasy zasadniczej, uwzględniającej rozwiązanie konfliktu z obszarami eksploatacji węgla kamiennego (terenami górnictwami Gliwickiej Spółki Węglowej).

3. Opracowanie wariantu polegającego na niepodejmowaniu budowy autostrady (wariant „0”) oraz wskazać środowiskowe korzyści dla regionu wynikające z budowy autostrady.

II. Kontynuowania procedury oceny oddziaływania na środowisko na kolejnych etapach realizacji programu budowy autostrady A-1, tj. ustalenia lokalizacji (decyzji lokalizacyjnej), projektu budowlanego (uzyskania pozwolenia na budowę), aż do wykonania analizy porealizacyjnej, w miarę zaawansowania procesu inwestycyjnego, poprzez uszczegóławianie wybranych elementów oceny oddziaływania na środowisko. W ramach wyżej wymienionej procedury należy:

1. Zrealizować zalecenia i wnioski przedstawione w ocenie oddziaływania na środowisko wykonanej na etapie wskazań lokalizacyjnych, szczególnie zawarte w „Syntezie Oceny Oddziaływania na Środowisko”, tom I, rozdział 8 pt. „Warunki wprowadzenia inwestycji (A-1) do środowiska”.

2. Na etapie ustalania lokalizacji, przyjąć szacunkowy zasięg obszaru ponadnormatywnego oddziaływania autostrady na środowisko w trzech strefach:

- I o zasięgu 20m od krawędzi jezdni, jako strefy oddziaływań ekstremalnych (w strefie tej mogą znaleźć się wyłącznie pasy zieleni izolacyjnej),
- II o zasięgu 60m od krawędzi jezdni, jako strefy zagrożeń (w strefie tej należy wprowadzić ograniczenia dotyczące zakazu upraw warzyw i owoców przeznaczonych do bezpośredniego spożycia),



- III o zasięgu 150m od krawędzi jezdni, jako strefa uciążliwości, z poszerzeniem jej na obszarach o intensywnej zabudowie do 250 m, jako strefy potencjalnie negatywnych skutków dla ludzi, głównie w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej i obiektów użyteczności publicznej (budynki oświaty i służby zdrowia), ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji częstochowskiej i górnośląskiej i uwzględnić je w planach zagospodarowania przestrzennego, jako obszar ograniczonego użytkowania (zgodnie z art. 71 ust.2,3,4 ustawy z dnia 31 stycznia 1980r. o ochronie i kształtowaniu środowiska).

Faktyczny zasięg obszaru ograniczonego użytkowania wraz z uściśleniem wartości dopuszczalnych poziomów hałasu powinien być ustalony w oparciu o uszczegółowioną i pogłębioną ocenę oddziaływania autostrady na środowisko, sporządzoną na etapie projektu budowlanego.

3. Na etapie ustalania lokalizacji, w ramach uszczegóławiania oceny oddziaływania na środowisko należy:

a) zaproponować odpowiednie środki zabezpieczające, jako wytyczne dla zespołów wykonujących projekt budowlany (zastosowanie geomembran izolujących wody podziemne od zanieczyszczeń pochodzących z autostrady i innych rozwiązań technicznych dla ochrony wód powierzchniowych i podziemnych), z korektą trasy włącznie, w szczególności dla:

- ujęć wód,
- terenów ochrony wód podziemnych, w aspekcie przestrzegania art.60 i 60a ustawy z dnia 24 października 1974r. - Prawo wodne (Dz. U. Nr 38, poz. 230 z późniejszymi zmianami) - zakaz budowy punktów dystrybucji paliw płynnych, gromadzenia ścieków i odpadów;

b) w przypadkach występowania ewentualnych kolizji autostrady z ciekami zaproponować wykonanie przejść wodnych (przepustów, mostów), przestrzegając zasady zachowania istniejącego reżimu przepływu w sieci hydrograficznej, zgodnie z warunkami ustalonymi przez organy gospodarki wodnej;

c) wprowadzić zadrzewienia i zalesienia (strefy zieleni wysokiej i niskiej) o składzie gatunkowym dostosowanym do możliwości siedliskowych terenu, które będą spełniały funkcję ekranów ekologicznych, zabezpieczających kompleksy gleb o wysokiej przydatności rolniczej;

d) wykonać inwentaryzację przyrodniczą pasa wzdłuż planowanej trasy autostrady, w której zlokalizowane zostaną rzadkie i zagrożone



ekosystemy i gatunki, zgodnie z rozporządzeniami Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa o ochronie gatunkowej roślin i zwierząt, a także załącznikami 1 i 2 Dyrektywy UE 92/43/92 jak również szczegółowo zidentyfikowane będą korytarze ekologiczne, które mogą być przecięte przez autostradę;

e) zaplanować działania minimalizujące negatywne oddziaływanie autostrady na przyrodę zmierzające do zachowania równowagi ekologicznej w rejonie obiektów i obszarów wrażliwych na negatywne oddziaływanie autostrady oraz zapewnienia funkcjonowania dolin rzecznych jako korytarzy ekologicznych, zapewniających swobodną migrację zwierząt, szczególnie na odcinku autostrady przebiegającym przez:

- dolinę rzeki Dąbrówki,
- dolinę rzeki Widawki,
- Piliczańsko - Radoszczański Obszar Chronionego Krajobrazu,
- las Borek i dolinę rzeki Kamieniczki,
- Bory Stobrawskie,
- dolinę rzeki Ligocki Potok,
- obszar źródliskowy Brynicy,
- obszar leśny w rejonie Bytomia,
- Park Krajobrazowy „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”;

f) wykonać prognozę oddziaływania projektowanej autostrady na zdrowie ludzi (ze szczególnym zwróceniem uwagi na Częstochowski Obszar Zagrożenia Środowiska i Śląski Obszar Zagrożenia Środowiska) i poszczególne elementy środowiska;

g) uściślić analizę wszystkich problemów ekologicznych rozpoznanych przy dokładnym przebiegu autostrady oraz znajomości technicznych parametrów (np. rozwiązania węzłów, rodzaj materiałów budowlanych) do szczególności odpowiedniej do skali 1:5000.

4. Materiały do decyzji lokalizacyjnej wraz z dokumentacją dla tego etapu inwestycyjnego należy przedstawić do zaopiniowania Śląskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu.

5. W ocenie oddziaływania autostrady na środowisko dla etapu projektu budowlanego (dla fazy eksploatacji) należy uwzględnić:

a) w zakresie ochrony powietrza:

- uzasadnienia przyjętych wskaźników emisji zanieczyszczeń z pojazdów poruszających się po autostradzie,



- obliczenia prognozowanych parametrów jakości powietrza oraz tzw. korków w rejonie „węzła” w oparciu o obowiązujące wymagania formalno - prawne,
- obliczenia symulacyjne dla przypadków awaryjnych (katastrof powodujących emisję chloru, amoniaku, gazu propan-butan itp. w odciętej trasie autostrady i w tunelach.

b) w zakresie ochrony akustycznej:

- występującą uciążliwość akustyczną na wysokich piętrach najbliższych budynków oraz obowiązujących zapisów w planach zagospodarowania przestrzennego,
- skutki dla mieszkańców w związku z zastosowaniem okien o wysokiej izolacyjności akustycznej (zagadnienie wentylacji mechanicznej).

c) w zakresie wpływu na zdrowie i ryzyko zdrowotne:

- wykonanie specjalistycznego opracowania w tym zakresie.

6. W ocenie oddziaływania na środowisko wykonywanej na etapie projektu budowlanego konieczne jest pogłębienie analizy dla wybranych odcinków autostrady, na których może nastąpić dodatkowe istotne pogorszenie stanu środowiska: Częstochowskiego Obszaru Zagrożenia Środowiska, Śląskiego Obszaru Zagrożenia Środowiska oraz na terenach leśnych i innych terenach o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności Borów Stobrawskich, Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”.

W ocenie tej należy przedstawić założenia do:

- a) monitoringu akustycznego, aerosanitarnego, zanieczyszczenia wód i gleb (z zaplanowaniem punktów pomiarowych) oraz monitorowania stanu zdrowia ludzi i kierunków przekształceń w zagospodarowaniu przestrzennym w trakcie eksploatacji autostrady,
- b) monitoringu umożliwiającego śledzenie procesu tworzenia się stanu równowagi na obszarze przeciętym korytarzem autostrady, ze szczególnym uwzględnieniem kompleksów leśnych.

7. Uściślić prognozę oddziaływania autostrady na powietrze atmosferyczne oraz klimat akustyczny w oparciu o projekt wstępny, dla odcinków przebiegających przez tereny najsilniej zurbanizowane i przez obszary o najwyższych walorach przyrodniczo-krajobrazowych, z uwzględnieniem urządzeń o najwyższej obecnie możliwej skuteczności rozwiązań przeciwdziałających tym uciążliwościom, wraz z określeniem grup i liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie autostrady A-1 oraz z uwzględnieniem potencjalnych sytuacji konfliktowych, dotyczących zagrożenia hałasem i wibracjami, a także uciążliwości dla powietrza, z wyszczególnieniem obiektów i



terenów chronionych, narażonych na hałas w obszarze ograniczonego użytkowania. Wykonanie pogłębionej oceny wpływu autostrady na środowisko winno uwzględniać także sprecyzowanie szczegółowych metod i sposobów przeciwdziałania tym wpływom, w tym oddziaływania zaplecza technicznego inwestycji (baz budowy, obwodów utrzymania autostrady, miejsc obsługi podróżnych - MOP-ów).

8. Wykorzystać wyniki prognoz zmian warunków aerosanitarnych do opracowania wykazu środków zmniejszających oddziaływania niekorzystne i uzgodnić je w ramach oceny oddziaływania na środowisko wykonywanej na etapie projektu budowlanego - w tym zabezpieczenia przed hałasem terenów budownictwa mieszkaniowego oraz innych obszarów podlegających ochronie, na granicy których równoważny poziom dźwięku przekracza normatywne wartości dopuszczalne. Likwidacja potencjalnych konfliktów winna nastąpić w drodze budowy ekranów akustycznych lub zastosowania innych środków ochronnych równoważnych ekranom akustycznym.

9. Na etapie projektu budowlanego wykonać ocenę oddziaływania na środowisko węzłów autostradowych, miejsc obsługi podróżnych (MOP) i obwodów utrzymania autostrady (OUA) oraz uzgodnić rozwiązania projektowe MOP-ów i OUA z organami właściwymi do wydawania pozwoleń wodnoprawnych na odprowadzanie ścieków z tych obiektów do wód lub do ziemi; wskazać możliwości usytuowania parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

10. Przeanalizować problem ochrony zasobów wód podziemnych dla fazy budowy i eksploatacji autostrady jak również możliwość zaopatrzenia ludności w wodę zdatną do picia i potrzeb gospodarczych w sytuacji likwidacji istniejących ujęć wody.

11. Przedstawić do uzgodnienia właściwym wojewodom na etapie projektu budowlanego zaproponowane w ocenie środki techniczne w zakresie:

a) odwodnienia autostrady, które nie będą wpływały na zmianę jakości i ilości wód podziemnych w użytkowanych poziomach wodonośnych; wszystkie obiekty zlokalizowane wzdłuż autostrady powinny być wyposażone w infrastrukturę uniemożliwiającą przenikanie substancji niebezpiecznych, które w sytuacjach wywołanych katastrofami pojazdów mogłyby zagrozić środowisku wód podziemnych;

b) ochrony lasów, zmierzające do:

- ograniczenia wylesień związanych z przejściem autostrady przez zwarte kompleksy leśne (Bory Stobrawskie, Park



Krajobrazowy „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich” i inne wymienione w pkt.II, 3e), szczególnie w granicach obszarów chronionych,

- wprowadzenia pasów zieleni dogęszczającej na skraju autostrady, przy przejściu przez większe kompleksy leśne,
- przebudowy drzewostanów,
- wprowadzenia bądź wzmocnienia podszytu,
- rekultywacji terenów leśnych zniszczonych i uszkodzonych w trakcie realizacji inwestycji.

W zakresie tych działań wymagane są szczegółowe uzgodnienia z właściwymi terytorialnie nadleśnictwami i regionalnymi dyrekcjami Lasów Państwowych,

c) ochrony przyrody, a w szczególności:

- wytyczenia nadziemnych i podziemnych przejść dla zwierząt (zgodnie z zaleceniami oceny oddziaływania na środowisko, skorygowanymi przez Polski Związek Łowiecki lub terenowe koła łowieckie), szczególnie w zwartych kompleksach leśnych i rejonie dolin rzecznych - na obszarze Borów Stobrawskich i Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich” oraz innych terenach wymienionych w pkt. II, 3e,
- zachowania równowagi ekologicznej w rejonie obiektów i obszarów wrażliwych na negatywne oddziaływania autostrady oraz zapewnienia funkcjonowania dolin rzecznych jako korytarzy ekologicznych, umożliwiających swobodną migrację zwierząt.

12. W uzgodnieniu z Państwową Strażą Pożarną, opracować w ramach oceny oddziaływania na środowisko na etapie projektu budowlanego i przedstawić wojewodom do uzgodnienia, założenia planów ratunkowych zmniejszających skutki katastrof drogowych, powodujących przedostanie się do środowiska substancji niebezpiecznych.

**III. Zastawać następujące środki zabezpieczające i minimalizujące negatywne oddziaływanie autostrady w rejonie **Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”**:**

1. Na etapie decyzji o ustaleniu lokalizacji, w ramach uszczegóławiania oceny oddziaływania na środowisko:

- a) przeprowadzenie korekty przebiegu autostrady według propozycji Dyrektora Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”,
- b) zmianę lokalizacji miejsc obsługi podróżnych - MOP (przeniesienie ich poza obręb parku krajobrazowego),
- c) wykonanie szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej pasa terenu wzdłuż trasy autostrady z określeniem potencjalnych zagrożeń oraz



zidentyfikowaniem korytarzy ekologicznych przeciętych przez planowaną drogę.

2. Na etapie projektu budowlanego przedstawione w ocenie oddziaływania na środowisko środki techniczne w zakresie ochrony lasów (zgodnie z pkt II, 11b) oraz ochrony przyrody, a w szczególności wytyczenie świetlistych przejść dla zwierząt (estakady wielofunkcyjne, zielone mosty, przepusty drogowe) na przebiegu korytarzy ekologicznych wzdłuż rzeki Rudy, między przysiółkiem Nowa Wieś i Szczekowicami oraz w okolicy wsi Podlesie, należy uzgodnić z Dyrektorem Parku Krajobrazowego oraz właściwymi terytorialnie nadleśnictwami.

Projekt techniczny musi być tak opracowany, aby zapewniał nienaruszalność wartości kompleksu hydrograficznego, siedlisk cennych gatunków roślin i zwierząt oraz ciągłość i sprawność funkcjonowania korytarza ekologicznego Odra-Wisła.

3. Zaprojektowanie mało inwazyjnej dla środowiska metody robót budowlanych:

- a) projekt organizacji prac powinien zakładać poruszanie się i wykonywanie robót w obrębie granic inwestycji,
- b) trwałe zabezpieczenie istniejącej sieci hydrograficznej na czas budowy i eksploatacji autostrady przed zmianami chemizmu wody, warunków hydrobiologicznych i ruchu rumowiska oraz zawiesiny,
- c) nie przecinania trwałymi i czasowymi przegrodami głównych i drugorzędnych korytarzy ekologicznych,
- d) stosowanie na nasypy surowców naturalnych, z których nawet po dłuższym czasie nie będą ługowane substancje szkodliwe, migrujące i zanieczyszczające środowisko,
- e) zakaz prowadzenia robót budowlanych w godzinach nocnych.

4. Konieczne jest uczestnictwo Dyrekcji Parku Krajobrazowego we wszystkich dalszych fazach projektowych i uzgodnieniowych realizowanych w ramach programu budowy autostrady A-1.

IV. Wykonania w trakcie dalszych prac przygotowawczych opracowania dotyczącego określenia sposobów zagospodarowania obszaru ograniczonego użytkowania, w którym występują ponadnormatywne skażenia środowiska.

V. Zastosowania rozwiązań technicznych i technologicznych, zgodnych ze współczesnym poziomem wiedzy światowej, pozwalających na maksymalną ochronę środowiska oraz zdrowia ludzi przed zagrożeniami i dotrzymanie obowiązujących normatywów zapewniających:

- utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów,



- zachowanie różnorodności biologicznej,
- przywracanie do stanu właściwego zasobów i składników przyrody (renaturalizacja obszarów zniszczonych w trakcie budowy autostrady),
- odtworzenie istniejących systemów wodno-melioracyjno-drenarskich.

Marek Biernacki

Wskazania otrzymują:

1. Agencja Budowy  
i Eksploatacji Autostrad
2. Wojewoda Łódzki
3. Wojewoda Śląski

Do wiadomości:

1. Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast
2. Ministerstwo Gospodarki
3. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
4. Ministerstwo Obrony Narodowej
5. Ministerstwo Środowiska
6. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
7. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej
8. Główny Inspektor Sanitarny
9. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych