



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

Katowice, dnia 2 lutego 2009 r.

RDOŚ-24-WOŚ/66130/47/08/JB

Decyzja
o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 roku Nr 98 poz. 1071 wraz z późn. zm.), art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 46a ust. 7 pkt. 1 oraz art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 25 poz. 150 ze zm.) i art. 153 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227), § 2 ust. 1 pkt. 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku od granicy woj. łódzkiego/ śląskiego w km 399+742,51 do węzła Pyrzowice (z węzłem) w km 475+327,65 oraz odcinka drogi ekspresowej S1 od węzła Pyrzowice w km 0+000 do węzła Lotnisko w km 2+158, po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

określam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest budowa płatnej autostrady A1 na odcinku od granicy województw łódzkiego i śląskiego w km 399+742 do węzła „Pyrzowice” (km 475+327) oraz budowa drogi ekspresowej S1 łączącej węzeł „Pyrzowice” (0+000) z węzłem „Lotnisko” (km

DOKUMENTACJA

2+158). Przedmiotowy odcinek stanowi fragment Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe, Autostrada A1 przebiega przez Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowę - Katowice do południowej granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach, natomiast planowany odcinek drogi ekspresowej S1 jest fragmentem trasy Pyrzowice - Dąbrowa Górnicza - Bielsko-Biała - Cieszyn (Brno). Zakres inwestycji obejmuje ponad 75 km odcinka autostrady A1 oraz ponad 2 km odcinka drogi ekspresowej.

II. Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera załącznik nr 1.

III. 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:

1. Plac budowy i jego zaplecza oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu pierwotnego. Roboty należy organizować w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy powinny być wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

2. Realizacja przedsięwzięcia nie może powodować ograniczenia powierzchni następujących siedlisk przyrodniczych w zakresie mogącym skutkować pogorszeniem ich właściwego stanu zachowania:

- łąk trzęślicowych w Walaszczykach km 438+400-439+100
- łąk trzęślicowych „Śliwa koło Woźnik” w km około 458+000
- torfowiska przejściowego i trzęsawisk, torfowisk wysokich z roślinnością torfowiskową „Bagno Bruch” w km 467 +371

oraz musi gwarantować zachowanie układów biocenotycznych w dolinach rzek:

- Białej w km 429+500-429+700
- Stradomki w km 435+600-435+800
- Konopki w km 442+500-442+750
- Małej Panwi w km 465+356
- Brynicy w km 471+228,42.

3. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn, drogi techniczne, urządzenia towarzyszące autostradzie oraz wszelkie urządzenia odwadniające powinny być organizowane i realizowane poza siedliskami wymienionymi w pkt 2.

- 1) obszarami podmokłymi w okolicy Warpi w Liszce Dolnej km 438+400-439+100 oraz dolinami rzek;
- 2) obszarami zabudowy mieszkaniowej;
- 3) granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych GZWP nr 408 Niecka Miechowska, GZWP nr 325 Zbiornik Częstochowa (W), GZWP nr 326 Zbiornik Częstochowa (E), GZPW nr 327 Zbiornik Lubliniec - Myszków. W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy na terenie ww. GZWP należy zastosować dodatkowe zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego;
- 4) obszarami zalewowymi rzek: Brynica, Kocinka, Gorzelanka, Stradomka, Konopka, Kamieniczka, Łana, Mała Panew, Potok Ożarówicki, Potok Kamieniecki, Ligocki Potok;
- 5) obszarami źródłiskowymi rzeki Strugi.

4. Sposób realizacji prac powinien gwarantować utrzymanie właściwego stanu zachowania populacji gatunków roślin chronionych:

- w km 437+900 - kukulki plamistej i szerokolistnej
- w km 438+950-439+050 - kruszczyka błotnego
- w km 438+950 - goryczki wąskolistnej
- w km 439+700- 440+800 - kosaćca syberyjskiego, podkolana zielonawego
- w km 440+500-441+300 - mieczyka dachówkowatego
- 471+900 – bagna zwyczajnego
- w km 460+850-900 - kukulki plamistej, kosaćca syberyjskiego
- w km 471+150 - kukulki szerokolistnej

5. Populacje roślin chronionych wymienionych w pkt 4., które będą kolidowały z realizacją przedsięwzięcia należy przesadzić w miejsca o odpowiednim siedlisku. Przesadzenia należy dokonać pod nadzorem botanika, po uzyskaniu wymaganych zezwoleń.

6. Zaplecze budowy należy wyposażyć w szczelne sanitariaty, których zawartość (ścieki socjalno-bytowe) będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków.

7. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy stosować sprawny sprzęt oraz zapewnić taką organizację, aby w maksymalnym stopniu ograniczyć uciążliwości związane z pracami budowlanymi.

8. Powstające odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem.

9. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.

10. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Wszelkie prace związane z wycinką zieleni na terenach leśnych oraz w dolinach cieków należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 31 marca do 15 sierpnia.

11. Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie inwestycji nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi.

12. Straty w zieleni nasadzonej poza terenami leśnymi powinny być uzupełnianie zgodnie z uwarunkowaniami siedliskowymi.

13. Realizacja inwestycji nie może powodować powstawania pułapek, z których ucieczka zwierząt będzie niemożliwa. Prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający ucieczkę zwierząt (płazy, ryby, drobne ssaki). W przypadku braku takiej możliwości zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.

14. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.

15. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.

16. Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów sąsiednich.

IV. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

1. Należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych w miejscach, które podlegają ochronie akustycznej na następujących odcinkach:

a) po prawej stronie drogi:

- 1) od km 403+397 do km 403+515 ekran o długości 118 m i wysokości 5 m;
- 2) od km 403+491 do km 403+845 ekran o długości 354 m i wysokości 5 m;
- 3) od km 406+328 do km 406+763 ekran o długości 435 m i wysokości 6 m;
- 4) od km 410+007 do km 410+883 ekran o długości 876 m i wysokości 3 m;
- 5) od km 411+955 do km 412+660 ekran o długości 705 m i wysokości 4,5 m;
- 6) od km 412+700 do km 413+384 ekran o długości 684 m i wysokości 7 m;
- 7) od km 413+384 do km 413+594 ekran o długości 210 m i wysokości 6 m;
- 8) od km 414+860 do km 415+513 ekran o długości 653 m i wysokości 6 m (łącznica węzła Kościelec);
- 9) od km 420+030 do km 420+582 ekran o długości 552 m i wysokości 5 m (łącznica węzła Kościelec);
- 10) od km 421+564 do km 421+930 ekran o długości 366 m i wysokości 5,5 m;
- 11) od km 422+290 do km 423+392 ekran o długości 1102 m i wysokości 5,5 m;
- 12) od km 423+388 do km 424+217 ekran o długości 829 m i wysokości 5 m;
- 13) od km 424+217 do km 424+267 ekran o długości 50 m i wysokości 3 m;
- 14) od km 424+267 do km 424+943 ekran o długości 676 m i wysokości 5 m;
- 15) od km 425+905 do km 426+452 ekran o długości 547 m i wysokości 6 m;
- 16) od km 426+495 do km 427+024 ekran o długości 529 m i wysokości 6 m;
- 17) od km 429+075 do km 429+429 ekran o długości 354 m i wysokości 5 m;
- 18) od km 429+470 do km 429+590 ekran o długości 120 m i wysokości 5 m;
- 19) od km 429+608 do km 430+016 ekran o długości 408 m i wysokości 5 m;
- 20) od km 430+052 do km 430+447 ekran o długości 395 m i wysokości 5 m;
- 21) od km 431+096 do km 431+565 ekran o długości 469 m i wysokości 6 m;
- 22) od km 431+607 do km 432+127 ekran o długości 520 m i wysokości 6 m;
- 23) od km 432+488 do km 432+740 ekran o długości 252 m i wysokości 5,5 m;
- 24) od km 432+754 do km 433+344 ekran o długości 590 m i wysokości 6 m;
- 25) od km 433+344 do km 433+409 ekran o długości 65 m i wysokości 3 m;
- 26) od km 433+409 do km 434+007 ekran o długości 598 m i wysokości 6 m;
- 27) od km 434+435 do km 435+357 ekran o długości 922 m i wysokości 6 m;
- 28) od km 435+357 do km 435+399 ekran o długości 42 m i wysokości 3 m;
- 29) od km 435+399 do km 435+694 ekran o długości 295 m i wysokości 6 m;
- 30) od km 435+694 do km 435+748 ekran o długości 54 m i wysokości 3 m;
- 31) od km 435+748 do km 436+343 ekran o długości 595 i wysokości 6 m;
- 32) od km 436+343 do km 436+437 ekran o długości 94 m i wysokości 6 m;

- 33) od km 436+437 do km 436+686 ekran o długości 249 m i wysokości 6 m;
- 34) od km 436+686 do km 436+730 ekran o długości 44 m i wysokości 3 m;
- 35) od km 436+730 do km 436+859 ekran o długości 129 m i wysokości 5 m;
- 36) od km 436+859 do km 437+070 ekran o długości 262 m i wysokości 4 m (węzeł Blachownia);
- 37) od km 437+580 do km 439+440 ekran o długości 1860 m i wysokości 6 m;
- 38) od km 441+128 do km 441+594 ekran o długości 466 m i wysokości 6 m;
- 39) od km 441+594 do km 441+633 ekran o długości 27 m i wysokości 3 m;
- 40) od km 441+633 do km 441+842 ekran o długości 350 m i wysokości 4 m (węzeł Zawodzie);
- 41) od km 441+850 do km 441+945 ekran o długości 95 m i wysokości 6 m;
- 42) od km 441+945 do km 441+998 ekran o długości 53 m i wysokości 3 m;
- 43) od km 441+998 do km 442+240 ekran o długości 242 m i wysokości 6 m;
- 44) od km 442+240 do km 442+293 ekran o długości 53 m i wysokości 3 m;
- 45) od km 442+293 do km 442+763 ekran o długości 470 m i wysokości 6 m;
- 46) od km 442+790 do km 443+751 ekran o długości 961 m i wysokości 6 m;
- 47) od km 443+780 do km 444+054 ekran o długości 274 m i wysokości 4 m;
- 48) od km 446+183 do km 447+160 ekran o długości 977 m i wysokości 6 m;
- 49) od km 450+649 do km 451+568 ekran o długości 919 m i wysokości 6 m;
- 50) od km 453+104 do km 454+328 ekran o długości 1224 m i wysokości 5 m;
- 51) od km 458+785 do km 459+099 ekran o długości 205 m i wysokości 4 m;
- 52) od km 459+010 do km 459+476 ekran o długości 466 m i wysokości 4 m;
- 53) od km 466+780 do km 467+436 ekran o długości 656 m i wysokości 5,5 m;
- 54) od km 472+290 do km 472+707 ekran o długości 417 m i wysokości 6 m;
- 55) od km 473+270 do km 474+415 ekran o długości 1145 m i wysokości 7 m;
- 56) od km 474+415 do km 474+935 ekran o długości 520 m i wysokości 6,5 m;
- 57) od km 475+430 do km 475+695 ekran o długości 265 m i wysokości 6,5 m (węzeł Pyrzowice);
- 58) od km 475+695 do km 475+910 ekran o długości 215 m i wysokości 6 m (węzeł Pyrzowice);
- 59) od km 0+280 do km 0+917 ekran o długości 637 m i wysokości 6 m zlokalizowany w ciągu drogi ekspresowej S1;

b) po lewej stronie drogi:

- 1) od km 399+742 do km 399+946 ekran o długości 204 m i wysokości 4 m;
- 2) od km 402+739 do km 402+941 ekran o długości 202 m i wysokości 6,5 m;
- 3) od km 402+941 do km 403+851 ekran o długości 910 m i wysokości 7 m;
- 4) od km 403+851 do km 404+071 ekran o długości 220 m i wysokości 5,5 m;
- 5) od km 406+174 do km 406+944 ekran o długości 770 m i wysokości 7 m;
- 6) od km 408+129 do km 409+219 ekran o długości 1090 m i wysokości 6 m;
- 7) od km 410+049 do km 410+617 ekran o długości 567 m i wysokości 7 m;
- 8) od km 410+617 do km 410+658 ekran o długości 41 m i wysokości 3 m;
- 9) od km 410+658 do km 410+880 ekran o długości 222 m i wysokości 6 m;
- 10) od km 411+700 do km 412+329 ekran o długości 629 m i wysokości 3,5 m;
- 11) od km 412+329 do km 412+670 ekran o długości 340 m i wysokości 6 m;
- 12) od km 412+670 do km 413+103 ekran o długości 433 m i wysokości 7 m;
- 13) od km 413+390 do km 413+915 ekran o długości 525 m i wysokości 4 m;
- 14) od km 414+650 do km 414+835 ekran o długości 185 m i wysokości 4 m (łącnica węzła Kościelec);
- 15) od km 414+750 do km 414+900 ekran o długości 150 m i wysokości 4,5 m (łącnica węzła Kościelec);

- 16) od km 414+778 do km 415+097 ekran o długości 319 m i wysokości 6 m;
- 17) od km 420+155 do km 424+202 ekran o długości 4047 m i wysokości 6 m (początek MOP);
- 18) od km 424+202 do km 424+254 ekran o długości 52 m i wysokości 3 m;
- 19) od km 424+254 do km 424+997 ekran o długości 743 m i wysokości 6 m;
- 20) od km 426+087 do km 426+460 ekran o długości 373 m i wysokości 4 m;
- 21) od km 426+502 do km 426+942 ekran o długości 440 m i wysokości 4 m;
- 22) od km 428+695 do km 429+040 ekran o długości 446 m i wysokości 4 m (zjazd, węzeł Lgota);
- 23) od km 429+040 do km 429+407 ekran o długości 367 m i wysokości 5 m;
- 24) od km 429+462 do km 429+566 ekran o długości 104 m i wysokości 5 m;
- 25) od km 431+093 do km 431+560 ekran o długości 467 m i wysokości 6 m;
- 26) od km 431+601 do km 431+912 ekran o długości 311 m i wysokości 6 m;
- 27) od km 432+130 do km 432+703 ekran o długości 573 m i wysokości 6 m;
- 28) od km 434+444 do km 435+357 ekran o długości 913 m i wysokości 6 m;
- 29) od km 435+357 do km 435+399 ekran o długości 42 m i wysokości 3 m;
- 30) od km 435+399 do km 435+688 ekran o długości 289 m i wysokości 6 m;
- 31) od km 435+688 do km 435+737 ekran o długości 49 m i wysokości 3 m;
- 32) od km 435+737 do km 436+325 ekran o długości 588 m i wysokości 6 m;
- 33) od km 436+325 do km 436+415 ekran o długości 90 m i wysokości 3 m;
- 34) od km 436+415 do km 436+665 ekran o długości 250 m i wysokości 6 m;
- 35) od km 436+665 do km 436+705 ekran o długości 40 m i wysokości 3 m;
- 36) od km 436+705 do km 436+821 ekran o długości 116 m i wysokości 5 m;
- 37) od km 436+821 do km 437+052 ekran o długości 530 m i wysokości 4 m (łącznica węzła Blachownia);
- 38) od km 436+522 do km 437+052 ekran o długości 469 m i wysokości 4 m (łącznica węzła Blachownia);
- 39) od km 436+380 do km 436+510 ekran o długości 196 m i wysokości 4 m (łącznica węzła Blachownia);
- 40) od km 436+366 ekran o długości 278 m i wysokości 4 m (łącznica węzła Blachownia DK 46);
- 41) od km 438+770 do km 439+701 ekran o długości 931 m i wysokości 6 m;
- 42) od km 440+400 do km 441+580 ekran o długości 1180 m i wysokości 6 m;
- 43) od km 441+580 do km 441+613 ekran o długości 33 m i wysokości 3 m;
- 44) od km 441+613 ekran o długości 744 m i wysokości 4 m na łącznicy węzła Zawodzie;
- 45) od km 441+625 do km 441+750 ekran o długości 143 m i wysokości 4 m (łącznica węzła Zawodzie);
- 46) od km 441+613 do km 441+900 ekran o długości 287 m i wysokości 4 m (łącznica węzła Zawodzie);
- 47) od km 442+278 do km 443+114 ekran o długości 836 m i wysokości 6 m;
- 48) od km 445+560 do km 445+974 ekran o długości 414 m i wysokości 6 m;
- 49) od km 445+930 do km 446+021 ekran o długości 91 m i wysokości 3 m (ekran z zakładką);
- 50) od km 446+021 do km 446+410 ekran o długości 389 m i wysokości 6 m;
- 51) od km 448+700 do km 449+676 ekran o długości 976 m i wysokości 5,5 m;
- 52) od km 450+654 do km 451+567 ekran o długości 919 m i wysokości 6 m;
- 53) od km 452+838 do km 454+126 ekran o długości 1288 m i wysokości 5 m;
- 54) od km 456+155 do km 456+797 ekran o długości 642 m i wysokości 6 m;
- 55) od km 456+797 do km 457+425 ekran o długości 628 m i wysokości 5 m;
- 56) od km 457+463 do km 458+620 ekran o długości 1207 m i wysokości 4 m (ekran na węźle Woźniki);

- 57) od km 459+915 do km 460+985 ekran o długości 1070 m i wysokości 6 m;
- 58) od km 460+985 do km 461+705 ekran o długości 720 m i wysokości 4 m;
- 59) od km 470+635 do km 471+110 ekran o długości 475 m i wysokości 3,5 m;
- 60) od km 471+685 do km 471+974 ekran o długości 289 m i wysokości 5 m;
- 61) od km 471+974 do km 472+221 ekran o długości 247 m i wysokości 6,5 m;
- 62) od km 472+221 do km 472+731 ekran o długości 510 m i wysokości 4 m;
- 63) od km 473+295 do km 473+993 ekran o długości 698 m i wysokości 4 m;
- 64) ekran o długości 667 m i wysokości 6 m, początek ekranu na autostradzie A-1 w km 475+910, koniec ekranu na drodze S1 w km 0+272, (zjazd na S1, węzeł Pyrzowice);
- 65) od km 0+405 do km 0+918 ekran o długości 513 m i wysokości 4 m zlokalizowany w ciągu drogi ekspresowej S1;
- 66) od km 0+938 do km 1+589 ekran o długości 651 m i wysokości 4 m zlokalizowany w ciągu drogi ekspresowej S1;
- 67) od km 1+589 do km 1+815 ekran o długości 226 m i wysokości 5 m zlokalizowany w ciągu drogi ekspresowej S1.

2. Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z powierzchniami przezroczystymi lub półprzezroczystymi na ekranach akustycznych należy umieścić pionowe paski o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie. Układ zieleni powinien być tak zaprojektowany, aby nie tworzył korytarzy prowadzących do tych ekranów oraz nie powodował koncentracji ptaków w tych miejscach.

3. Ekran akustyczny winny być wkomponowane w krajobraz, przy projektowaniu ekranów należy zwrócić uwagę na rodzaj ekranów ewentualnie zastosowanych na innych odcinkach autostrady w celu uniknięcia wrażenia dysharmonii. W przypadku gdy ekrany będą przecinać ciąg widokowy należy wykonać je z tworzyw półprzezroczystych.

4. Zbocza nasypów powinny być tak kształtowane aby powodowały zmniejszenie dysonansu między naturalnymi formami w krajobrazie a nowym elementem jakim będzie autostrada A1 i droga ekspresowa.

5. Wody opadowe będą odprowadzane za pomocą systemu rowów trawiastych oraz kanalizacji deszczowej. Przed zrzutem wód do odbiornika należy zastosować urządzenia oczyszczające w postaci zbiorników retencyjnych lub retencyjno-infiltracyjnych. Opisany powyżej system odprowadzania wód opadowych należy zastosować na następujących odcinkach:

km trasy	Odbiornik ścieków	Uwagi
400+900	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
402+780	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
405+910	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
406+540	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
408+000	Zbiornik infiltracyjno- odparowujący po lewej stronie autostrady	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
408+200	Zbiornik infiltracyjno- odparowujący po lewej stronie autostrady	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
409+600	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych

410+650	Rzeka Struga (Pijawka)	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
412+080	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
413+420	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
414+650	Zbiornik infiltracyjno- odparowujący po lewej stronie autostrady	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
416+820	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
417+590	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
418+360	Rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
420+000	Zbiornik retencyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
420+600	Zbiornik osadnikowo- retencyjny po prawej stronie autostrady (spływy z terenu MOP) Zbiornik retencyjny po prawej stronie autostrady dla spływów opadowych z autostrady	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną i systemów kanalizacji. Zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem do odbiornika ścieków z terenu MOP-ów „Wierchowisko Wsch. i Zach.”, dla ścieków sanitarnych – oczyszczalnię ścieków
422+000	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
423+550	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
424+250	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
426+364	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
428+300	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
428+500	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
Węzeł Lgota	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną. Ścieki sanitarne z OUA Lgota odprowadzać należy do oczyszczalni ścieków
428+950	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
429+600	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
430+100	Rzeka Kocinka-Białka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
432+000	Istniejący rów przydrożny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
432+720	Rzeka Gorzelanka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
433+380	Rzeka Gorzelanka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną i systemów kanalizacji. Zastosowanie separatorów

		substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem do odbiornika ścieków z terenu MOP-ów, dla ścieków sanitarnych – oczyszczalnie ścieków
433+800	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
434+900	Rzeka Stradomka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
435+300	Istniejący rów melioracyjny i rzeka Stradomka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
435+715	Rzeka Stradomka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
436+650	Istniejący rów przydrożny i istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
SPO Błachownia	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych. Oczyszczalnia ścieków.
437+600	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
438+800	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
440+200	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
440+450	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
440+800	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
Węzeł i SPO Zawodzie	Istniejący rów melioracyjny i rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną. Oczyszczalnia ścieków.
442+255	Rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
442+550	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
443+730	Rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
444+550	Rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
446+088	Rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną. Oczyszczalnia ścieków (ścieki sanitarne z PPO)
446+682	Rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
447+577	Istniejący rów o długości 730 m i rzeka Konopka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną
448+471	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną i systemów kanalizacji. Zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem do odbiornika ścieków z terenu MOP-ów, dla ścieków

		sanitarnych – oczyszczalnie ścieków
449+133	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
450+750	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
451+264	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
451+587	Rzeka Kamieniczka	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
452+914	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
453+505	Potok Kamienicki	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
454+487	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
455+454	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
457+034	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
457+400	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
458+408	Rzeka Ligocki potok	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
458+550	Rzeka Ligocki Potok	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
458+700	Rzeka Ligocki Potok	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
458+900	Rzeka Ligocki Potok	Ścieki sanitarne z SPO „Woźniki” odprowadzane do oczyszczalni ścieków
459+122	Rzeka Ligocki Potok	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
459+760	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
460+189	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych
460+857	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
461+450	Istniejący rów	Ścieki sanitarne z MOP „Woźniki” odprowadzane do oczyszczalni ścieków
461+771	Rzeka Łana	Odprowadzanie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną i za pomocą systemów kanalizacji. Zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem do odbiornika ścieków z terenu MOP-u „Woźniki”, dla ścieków sanitarnych – oczyszczalnie ścieków
463+371	Rzeka Łana	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
463+800	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
463+898	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
464+271	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną

464+536	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
465+356	Rzeka Mała Panew	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
465+702	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
465+913	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
466+326	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
467+286	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
467+566	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
468+326	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
469+191	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
469+958	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
470+380	Istniejący rów	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
470+956	Istniejący rów przydrożny rzeka Brynica	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
471+098	Istniejący rów przydrożny rzeka Brynica	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
471+322	Istniejący rów przydrożny rzeka Brynica	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
472+198	Istniejący rów przydrożny rzeka Brynica	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
474+116	Istniejący rów melioracyjny	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
474+915	Istniejący rów melioracyjny Potok Ożarowski	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
475+213	Potok Ożarowski	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
0+893 (droga eksp. S1)	Potok Ożarowski	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną
0+455 (droga eksp. S1)	Potok Ożarowski	Odprowadzenie spływów za pomocą rowów trawiastych uszczelnionych geowłókniną lub geomembraną

6. Wszystkie urządzenia służące do przejścia spływów z nawierzchni jezdni i obiektów drogowych oraz do gromadzenia i oczyszczania ścieków, znajdujące się w obrębie obszaru ochrony wód, należy wykonać jako szczelne.

7. Przy projektowaniu systemu odwodnienia trasy należy uwzględnić uwarunkowania określone w dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i dokumentacji hydrogeologicznej.

8. Wody opadowe i roztopowe z terenów Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP), Obwodów Utrzymania Autostrady (OUA), Stacji Poboru Opłat (SPO) i Punktu Poboru Opłat (PPO) należy oczyszczać w separatorach. Ścieki ze stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, należy odprowadzać do szczelnego zbiornika. Ścieki komunalne należy odprowadzać kanalizacją sanitarną do biologicznej oczyszczalni ścieków.

9. Należy zaprojektować urządzenia zabezpieczające przed przedostaniem się wód zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi do odbiorników, w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska (kolizje, wypadki drogowe, awarie itp.) oraz sprawny system alarmowania o ww. zagrożeniach odpowiednich służb.

10. Należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt dużych na następujących odcinkach:

- 1) km 400+450 – przejście górne o szerokości min. 35 m;
- 2) km 401+600 – przejście górne o szerokości min. 50 m;
- 3) km 405+050 – przejście górne o szerokości min. 50 m;
- 4) km 435+715 – przejście dolne o łącznej szerokości strefy migracji 10 m i wysokości 4 m, most nad ciekim Stradomka;
- 5) km 451+587 – przejście dolne o łącznej szerokości strefy migracji 10 m i wysokości 4 m, most nad ciekim Kamieniczka;
- 6) km 465+355 – przejście doliną rzeki Mała Panew pod estakadą o szerokości min. 150 m z rozstawem przęseł min. 20 m i wysokością min. 5 m;
- 7) km 468+022 – przejście górne o szerokości min. 50 m;
- 8) km 469+750 – przejście dolne o szerokości 15 m i wysokości 4,5 m;
- 9) km 471+228 – przejście doliną rzeki Brynicy pod estakadą o szerokości min. 70 m z rozstawem przęseł min. 15 m i wysokością min. 5 m;

11. Należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt średnich na następujących odcinkach:

- 1) km 402+600 – przejście dolne o szerokości min. 6 m i wysokości 2,5 m;
- 2) km 404+250 – przejście dolne o szerokości min. 6 m i wysokości 2,5 m;
- 3) km 405+910 – przejście dolne o szerokości min. 6 m i wysokości 2,5 m;
- 4) km 410+638 – przejście dolne pod mostem na rzece Struga o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;
- 5) km 412+030 – przejście dolne o szerokości min. 8 m i wysokości 3,5 m, zespolone z przejściem gospodarczym;
- 6) km 413+450 – przejście dolne o szerokości min. 6 m i wysokości 2,5 m;
- 7) km 429+592 – przejście dolne pod mostem na rzece Kocince-Białce o łącznej strefie migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;
- 8) km 430+029 – przejście dolne o szerokości min. 8 m i wysokości 3,5 m, zespolone z przejściem gospodarczym;
- 9) km 433+380 – przejście dolne pod mostem na cieku Gorzelanka, o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;
- 10) km 442+255 – przejście dolne pod mostem na cieku Konopka o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;

- 11) km 448+471 – przejście dolne pod mostem na cieku bez nazwy o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;
- 12) km 451+800 – przejście dolne o szerokości min. 6 m i wysokości 2,5 m;
- 13) km 453+505 – przejście dolne pod mostem na Potoku Kamienieckim o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;
- 14) km 454+517 – przejście dolne o szerokości min. 8 m i wysokości 3,5 m, zespolone z przejściem gospodarczym;
- 15) km 455+484 – przejście dolne o szerokości min. 8 m i wysokości 3,5 m, zespolone z przejściem gospodarczym;
- 16) km 457+002 – przejście dolne o szerokości min. 8 m i wysokości 3,5, zespolone z przejściem gospodarczym;
- 17) km 461+771 – przejście dolne pod mostem na rzece Łana o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;
- 18) km 464+830 – przejście dolne o szerokości min. 10 m i wysokości 3,5 m;
- 19) km 465+913 – przejście dolne o szerokości min. 6 m i wysokości 2,5 m;
- 20) km 468+800 – przejście dolne o szerokości min. 6,5 m i wysokości 3,5 m;
- 21) km 474+150 – przejście dolne pod mostem na Potoku Ożarówickim o łącznej szerokości strefy migracji min. 6 m i wysokości 3,5 m;

12. Należy uwzględnić budowę przejść dla małych zwierząt i płazów na następujących odcinkach:

- 1) km 400+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 2) km 400+800 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 3) km 400+890 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 4) km 401+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 5) km 401+800 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 6) km 402+790 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 7) km 403+800 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 8) km 406+550 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 9) km 408+150 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 10) km 412+090 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 11) km 416+820 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 12) km 417+590 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 13) km 426+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 14) km 426+364 – przejście dolne pod mostem na rzece Kocinka-Białka o łącznej szerokości strefy migracji 4 m i wysokości 1,5 m;
- 15) km 426+720 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 16) km 428+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 17) km 428+300 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 18) km 430+400 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 19) km 431+100 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 20) km 431+800 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 21) km 432+031 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 22) km 433+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 23) km 433+793 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 24) km 435+050 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 25) km 435+150 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 26) km 436+050 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 27) km 437+400 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 28) km 437+609 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 29) km 438+100 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;

- 30) km 438+350 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 31) km 438+600 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 32) km 438+700 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 33) km 438+800 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 34) km 440+207 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 35) km 440+491 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 36) km 440+741 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 37) km 440+841 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 38) km 441+150 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 39) km 442+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 40) km 442+350 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 41) km 442+450 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 42) km 442+550 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 43) km 444+100 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 44) km 444+600 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 45) km 445+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 46) km 446+682 – przepust o szerokości 1,5 i wysokości 1 m;
- 47) km 447+650 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 48) km 449+000 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 49) km 449+500 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 50) km 450+700 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 51) km 451+300 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 52) km 452+400 – przepust o szerokości 1,5 i wysokości 1 m;
- 53) km 452+600 – przepust o szerokości 1,5 i wysokości 1 m;
- 54) km 452+900 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 55) km 455+700 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 56) km 457+650 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 57) km 457+800 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 58) km 459+122 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 59) km 459+450 – przepust o szerokości 1,5 i wysokości 1 m;
- 60) km 459+770 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 61) km 460+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 62) km 460+150 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 63) km 460+200 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 64) km 460+250 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 65) km 460+350 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 66) km 460+450 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 67) km 461+000 – przepust o szerokości 1, 5 m i wysokości 1 m;
- 68) km 462+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 69) km 462+200 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 70) km 462+400 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 71) km 462+550 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 72) km 462+700 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 73) km 462+950 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 74) km 463+050 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 75) km 463+150 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 76) km 463+250 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 77) km 463+350 – przepust o szerokości 2 m i szerokości 1,5 m;
- 78) km 463+600 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 79) km 463+898 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 80) km 464+271 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;

- 81) km 464+536 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 82) km 464+702 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 83) km 464+936 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 84) km 465+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 85) km 465+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 86) km 465+200 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 87) km 465+500 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 88) km 465+750 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 89) km 466+067 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 90) km 466+326 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 91) km 466+600 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 92) km 466+900 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 93) km 467+286 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 94) km 467+566 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 95) km 467+700 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 96) km 468+326 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 97) km 468+650 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 98) km 469+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 99) km 469+191 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 100) km 469+400 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 101) km 469+624 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 102) km 469+958 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 103) km 470+200 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 104) km 470+380 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 105) km 470+600 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 106) km 470+800 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 107) km 471+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 108) km 471+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 109) km 471+400 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 110) km 471+550 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 111) km 471+850 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 112) km 472+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 113) km 473+800 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 114) km 473+900 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 115) km 474+000 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 116) km 474+100 – przepust o szerokości 1,5 m i wysokości 1 m;
- 117) km 474+400 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m;
- 118) km 0+500 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m (droga ekspresowa S1);
- 119) km 1+350 – przepust o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m (droga ekspresowa S1).

13. W przejściach zespolonych z ciekami wodnymi należy po obu stronach pozostawić pasy suchego terenu lub zainstalować półki o szerokości ok. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody. Półki muszą być dostępne dla małych ssaków i płazów i połączone z terenem po obu stronach przepustu.

14. Na powierzchni przejść górnych oraz obszarach najść do tych przejść należy:

- 1) wybudować po obu stronach przejść osłony antyodśnieżeniowe o wysokości 2,2-2,4 m oraz obsadzić je zwartymi pasami pnączy i innymi formami zieleni;
- 2) na powierzchni przejść utworzyć warstwę ziemi o miąższości min. 80 cm, w tym ok. 50 cm ziemi urodzajnej;

3) nasadzić kępowo i pojedynczo drzewa i krzewy, gatunki pochodzenia rodzimego, charakterystyczne dla siedlisk występujących w otoczeniu przejść.

15. Lokalizacja przejść dla zwierząt musi być dostosowana do faktycznej lokalizacji miejsc ich rozrodu i migracji, z zastosowaniem współczynnika ciasnoty 0,07.

16. Powierzchnia przejść dla zwierząt nie powinna odróżniać się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Celem ochrony przed hałasem oraz światłem z drogi, brzegi przejść górnych należy obsadzić gęstymi szpalerami krzewów. Przy obsadzaniu przejść zielenią naprowadzającą należy uwzględnić rodzime gatunki roślin dobrze znoszące panujące tam warunki - brak wody oraz płytką warstwę gleby.

17. W przypadku przejść niezespołonych wykluczone jest łączenie funkcji gospodarczych.

18. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej, a w części przeznaczonej dla zwierząt powinno posiadać wyrównaną powierzchnię. W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia, natomiast po obu stronach koryta cieku powinny znajdować się pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta. Budowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.

19. Teren w rejonie przejść musi być zagospodarowany w sposób doprowadzający zwierzęta do przejścia.

20. Rozwiązania projektowe powinny ograniczyć do niezbędnego minimum likwidację zbiorników wodnych i terenów podmokłych zidentyfikowanych jako decydujące o utrzymaniu właściwego stanu ochrony regionalnej populacji płazów. Projekt budowlany powinien przewidzieć realizację zastępczych zbiorników w miejsce wykazanych do likwidacji lub częściowego zasypania zbiorników wodnych w km 435+050. Zbiorniki wodne w km 438+750 oraz w km 460+150 ze względu na ich decydującą rolę dla utrzymania populacji płazów powinny być zachowane.

21. W przypadku konieczności zasypania zbiorników wodnych, czynności tych należy dokonać poza okresem lęgowym płazów (tj. poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca). W sytuacji likwidowania oczek w tym okresie formy larwalne i osobniki dorosłe należy przenieść poza obszar zagrożenia do odpowiednich danemu gatunkowi siedlisk.

22. Lokalizacja zbiorników zastępczych i ich sposób zagospodarowania musi uwzględniać możliwość faktycznego wykorzystania tych zbiorników przez płazy bytujące w zbiornikach likwidowanych.

23. Należy zorganizować system elementów naprowadzających (np. płotków, zieleni naprowadzającej) dla drobnych zwierząt, kierujących je do przepustów. Elementy te powinny obejmować odcinki drogi przecinające tereny podmokłe, w miejscach wzmożonej migracji małych kręgowców.

24. Należy unikać kolizji lokalizacji obiektów technicznych w świetle przejść dla zwierząt i w najbliższym otoczeniu, mogących doprowadzić do zmniejszenia ich prześwitu.

25. Urządzenia drogowe związane z odprowadzeniem i podczyszczaniem ścieków należy zabezpieczyć przed możliwością wypadnięcia oraz brakiem możliwości wydostania się zwierząt poprzez zamontowanie odpowiednich krat, zasuw itp.

26. Poza terenami zabudowanymi przylegającymi do cieków należy zachować lub utworzyć w sprzyjających miejscach łagodne i osłonięte roślinnością dojścia do wody dla zwierząt.

27. Należy uwzględnić budowę estakady nad zbiornikami w Walaszczykach (km 438+950 – 439+050), w celu zachowania siedliska płazów, głównie traszki zwyczajnej i grzebieniastej, kumaka nizinnego oraz żab z grupy zielonych i brunatnych.

28. Posadowienie i konstrukcja podpór obiektów mostowych nie może powodować zmiany stosunków wodnych ze względu na ochronę „Łąk w Walaszczykach” w km 438+400-439+100, ochronę doliny Małej Panwi w km 465+355, ochronę Doliny Brynicy w km 471+228,42.

29. Na całej długości autostrady należy zastosować obustronne wyгородzenie drogi siatką o odpowiedniej wielkości oczek i wysokości min. 2,0 m na terenach leśnych oraz min. 1,5 m na pozostałych terenach.

30. We wszystkich miejscach wzmożonej migracji płazów, a w szczególności w km 435+000-435+200, 442+300- 442+700, 460+000- 460+400 autostrada musi być szczelnie wyгородzona. W miejscach migracji płazów gęstość oczek siatki na wysokości do 0,75 m powinna wynosić 5 cm, do wysokości 1,35 m – 15 cm, a na pozostałej wysokości – 30 cm,

31. W miejscu likwidowanych zbiorników wodnych, stanowiących dotychczasowe miejsca rozrodu płazów, pas drogowy należy odgrodzić gęstą siatką o oczkach poniżej 5 mm na odcinku minimum po 250 m w górę i 250 m w dół.

32. Sposób prowadzenia prac i ich harmonogram nie może powodować zaburzeń w warunkach bytowania fauny, szczególnie w okresach lęgowych ptaków, tarłowych ryb oraz rozrodu ssaków, gadów i płazów związanych ze środowiskiem wodnym.

33. Przy umacnianiu brzegów koryta cieków powinny mieć zastosowanie materiały i technologie umożliwiające odtworzenie pokrywy roślinnej brzegów.

34. Należy wykonać pasy zieleni osłonowej w sąsiedztwie terenów leśnych na następujących odcinkach autostrady A1:

1) po zachodniej stronie drogi w km:

399+800-400+400, 400+500-400+750, 400+900-402+800, 404+470-405+020, 405+100-405+230, 419+480-419+650, 445+670-445+950, 446+040-446+060, 446+130-446+200, 446+200-446+300, 451+620-452+050, 452+360-452+600, 452+750-452+900, 460+680-460+760, 464+440-464+600, 464+660-465+300, 465+350-465+600, 465+670-466+240, 466+400-467+150, 467+260-467+340, 467+400-467+900, 467+970-468+550, 469+130-470+650, 470+650-471+250, 471+260-471+450, 471+500-471+560,

2) po wschodniej stronie drogi w km:

399+800-400+400, 400+500-402+780, 404+550-405+020, 405+100-405+180, 426+600-427+470, 444+050-444+300, 444+370-444+530, 445+700-445+900, 446+200-446+500, 451+600-451+960, 462+180-462+500, 462+500-462+920, 463+300-463+800, 463+850-

464+100, 464+350-464+600, 464+660-465+360, 465+400-465+900, 465+980-466+300, 466+540-467+350, 467+400-467+900, 467+900-468+550, 468+580-468+940, 469+170-470+650, 470+990-471+130, 471+220-471+300.

35. Należy uwzględnić wprowadzenie nowych nasadzeń w krajobrazie pozbawionym zadrzewień, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów (także linię brzegową lasu) uzupełniających straty zieleni spowodowane budową autostrady. W doborze gatunków rodzimych tworzących zielen izolacyjną należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, suszę, lekkie zasolenie gleby. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.

36. Na terenach leśnych należy wykonać zbiorcze drogi leśne wzdłuż ogrodzenia o minimalnej szerokości 2,5 m i nawierzchni gruntowej.

V. Zobowiązuję Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad do:

1. Wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania rozpatrywanego odcinka autostrady do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

2. Prowadzenia przez okres 3 lat (po oddaniu do eksploatacji autostrady) monitoringu stanu zachowania siedlisk:

- łąk trzęślicowych w Walaszczykach w Częstochowie,
- łąk trzęślicowych „Śliwa koło Woźnik”,
- torfowiska przejściowego i trzęsawisk, torfowisk wysokich z roślinnością torfowiskową „Bagno Bruch”,

obejmującego analizę zmian powierzchni zajmowanych przez płaty siedliska, a także zmian w składzie gatunkowym.

3. Prowadzenia przez okres 5 lat po ukończeniu odcinka drogi i oddaniu do eksploatacji:

- monitoringu stanu technicznego i użytkowania przejść dla zwierząt - pod kątem wykorzystania ich przez poszczególne gatunki zwierząt,
- kontroli rozwoju roślinności osłonowej i naprowadzającej w otoczeniu przejść i ekranów akustycznych. W przypadku stwierdzenia ubytków w nasadzeniach wprowadzenie nasadzeń uzupełniających,
- analizy przypadków padnięć ptaków w wyniku kolizji z ekranami.

4. Prowadzenia (po oddaniu do eksploatacji autostrady) bieżącej kontroli stanu technicznego i szczelności ogrodzeń.

VI. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

DOKUMENTACJA

POWYKONAWCZA

Uzasadnienie

Wnioskiem z 2 kwietnia 2008r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi zwróciła się do Wojewody Śląskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego budowie Autostrady A1 na odcinku od granicy woj. łódzkiego/ śląskiego w km 399+742,51 do węzła Pyrzowice (z węzłem) w km 475+327,65 oraz odcinka drogi ekspresowej S1 od węzła Pyrzowice w km 0+ 000 do węzła Lotnisko w km 2+158.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska – wymienione jest w § 2 ust. 1 pkt. 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.). Wraz z wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji inwestor przedłożył wymagane ustawą Prawo ochrony środowiska materiały do wydania decyzji, w tym raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie Autostrady A1 na odcinku od granicy woj. łódzkiego/ śląskiego w km 399+742,51 do węzła Pyrzowice (z węzłem) w km 475+327,65 oraz odcinka drogi ekspresowej S1 od węzła Pyrzowice w km 0+ 000 do węzła Lotnisko w km 2+158.

Z dniem 15 listopada 2008r. weszła w życie ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227). Zgodnie z art. 153 ust.1 ww. ustawy do spraw wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, a kompetencje wojewody przejmuje regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zatem do dnia 15 listopada 2008r. organem prowadzącym postępowanie w przedmiotowej sprawie był Wojewoda Śląski.

O prowadzonym postępowaniu Wojewoda Śląski powiadomił strony obwieszczeniem z dnia 10 kwietnia 2008r.

Dane o złożonym wniosku oraz o raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Wojewodę Śląskiego.

Zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska przed wydaniem decyzji przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa:

- podano do publicznej wiadomości informację o umieszczeniu danych o wniosku i raporcie w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach poprzez umieszczenie ogłoszenia z dnia 10 kwietnia 2008r. na tablicy, na stronie internetowej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach oraz w prasie lokalnej. Pismem z 10 kwietnia 2008r. znak ŚR/III/66130/24/08 ww. ogłoszenie zostało przekazane z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń urzędów do: Wójta Gminy Rędziny, Prezydenta Miasta Częstochowy, Wójta Gminy Mykanów, Burmistrza Miasta i Gminy Kłobuck, Wójta Gminy Wręczyca Wielka, Burmistrza Miasta i Gminy Blachownia, Wójta Gminy Konopiska, Wójta Gminy Poczesna, Wójta Gminy Starcza, Burmistrza Miasta i Gminy Woźniki, Wójta Gminy Ożarówice, Burmistrza Miasta Miasteczko Śląskie, Wójta Gminy Mierzęcice, Starosty Częstochowskiego, Starosty Kłobuckiego, Starosty Będzińskiego, Starosty Tarnogórskiego, Starosty Lublinieckiego - termin składania uwag i wniosków określono od 28 kwietnia do 19 maja 2008r.

Na stronie internetowej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach umieszczono również tekst raportu oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

W trakcie prowadzonego postępowania z dokumentacją zapoznali się i wnieśli uwagi:

- Pan Marek Sołtysiak – w zakresie ochrony herpetofauny (pismo z 9 maja 2008r. i z 22 września 2008r.)
- Pan Artur Radlak – w zakresie lokalizacji przebiegu autostrady A1 (pismo z 19 maja 2008r.)
- Burmistrz Miasta Woźniki - w zakresie rozważenia możliwości umieszczenia ekranów akustycznych (pismo z 9 lipca 2008r. znak GR 7624/2/4/08)
- Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska – w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego (pismo z 25 kwietnia 2008r. znak L. Dz. 279/2008, pismo z 2 czerwca 2008r. znak L.Dz.337/2008).

Powyższe uwagi zostały przekazane GDDKiA, która przedłożyła stosowne wyjaśnienia.

Uwagi wskazane przez Pana Marka Sołtysiaka oraz Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska zostały uwzględnione przy opracowywaniu aneksu do przedłożonego raportu oddziaływania na środowisko oraz przy określaniu warunków niniejszej decyzji.

Odnosnie rozważenia lokalizacji ekranów akustycznych w miejscach wskazanych w piśmie Burmistrza Miasta Woźnik stwierdzono, że nie ma uzasadnienia budowa dodatkowych ekranów akustycznych. Analiza oddziaływania akustycznego wskazuje, że po zastosowaniu urządzeń ochronnych (ekranów akustycznych) wskazany teren zabudowy mieszkaniowej będzie wystarczająco chroniony przed oddziaływaniem autostrady na klimat akustyczny terenów chronionych przez hałasem.

Natomiast co do uwag wniesionych przez Pana Artura Radlaka wyjaśniono, że dla analizowanego odcinka autostrady A1 w 2005r. wykonano projekt wstępny, w którym ustalono podstawowe parametry techniczne autostrady, w tym powiązania z istniejącą siecią drogową. Lokalizacja autostrady A1 w rejonie Częstochowy była przedmiotem szeregu analiz wykonywanych na etapie uzyskiwania wskazania lokalizacyjnego, a przyjęty do dalszego projektowania wariant jest wynikiem analiz porównawczych i przeprowadzanych konsultacji społecznych.

Organ wystąpił do Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach o uzgodnienie realizacji planowanego przedsięwzięcia i określenie warunków, przedkładając materiały niezbędne do wydania decyzji załączone do wniosku z 2 kwietnia 2008r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi.

Realizacja przedsięwzięcia została uzgodniona przez:

- Ministra Środowiska postanowieniem z 14 listopada 2008r. znak DONOŚ-125D/dooś-2664/2008,
- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach postanowieniem z 5 maja 2008r. znak NZ/524/W/4421/25/08 (NZ.524-17/08).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach obwieszczeniem z dnia 28 listopada 2008r., zgodnie z art. 46 a ust 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r. nr 25 poz. 155 ze zm.) poinformował, że w oparciu o przepisy ww. ustawy realizacja przedsięwzięcia została uzgodniona przez ww. organy.

Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 listopada 2008r. zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu i na stronie internetowej. Pismem z 28 listopada 2008r. znak RDOŚ-24-WOŚ/66130/47/08/JB ww. obwieszczenie zostało przekazane z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń urzędów do: Wójta Gminy Rędziny, Prezydenta Miasta Częstochowy, Wójta Gminy Mykanów, Burmistrza

Miasta i Gminy Kłobuck, Wójta Gminy Wręczyca Wielka, Burmistrza Miasta i Gminy Blachownia, Wójta Gminy Konopiska, Wójta Gminy Poczesna, Wójta Gminy Starcza, Burmistrza Miasta i Gminy Woźniki, Wójta Gminy Ożarówce, Burmistrza Miasta Miasteczko Śląskie, Wójta Gminy Mierzęcice, Starosty Częstochowskiego, Starosty Kłobuckiego, Starosty Będzińskiego, Starosty Tarnogórskiego, Starosty Lublinieckie z prośbą o umieszczenie na tablicach ogłoszeń w terminie od 2 grudnia do 16 grudnia 2008r.

Postanowieniem z 18 grudnia 2008r. znak DOOŚ-195D/863/2008/LK Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska sprostował oczywistą omyłkę w postanowieniu Ministra Środowiska z 14 listopada 2008r. znak DONOOŚ-125D/dooś-2664/2008.

Zgodnie z art. 46 a ust 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r. nr 25 poz. 155 ze zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach zawiadomił o ww. postanowieniu i pismem z 7 stycznia 2009r. znak RDOŚ-24-WOOŚ/66130/47/08/JB przekazał obwieszczenie do: Wójta Gminy Rędziny, Prezydenta Miasta Częstochowy, Wójta Gminy Mykanów, Burmistrza Miasta i Gminy Kłobuck, Wójta Gminy Wręczyca Wielka, Burmistrza Miasta i Gminy Blachownia, Wójta Gminy Konopiska, Wójta Gminy Poczesna, Wójta Gminy Starcza, Burmistrza Miasta i Gminy Woźniki, Wójta Gminy Ożarówce, Burmistrza Miasta Miasteczko Śląskie, Wójta Gminy Mierzęcice, Starosty Częstochowskiego, Starosty Kłobuckiego, Starosty Będzińskiego, Starosty Tarnogórskiego, Starosty Lublinieckie z prośbą o umieszczenie na tablicach ogłoszeń w terminie od 15 stycznia do 29 stycznia 2009r.

Pismem z 12 grudnia 2008 r. znak RDOŚ-24-WOOŚ/66130/47/08/JB Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach przesłała do GDDKiA oraz wszystkich gmin, przez teren których przebiega planowana inwestycja informację do wywieszenia na tablicach ogłoszeń o rozprawie administracyjnej, która zaplanowana została na 5 stycznia 2009 r. Informacja ta została także wywieszona na tablicach ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach w siedzibie przy ul. Powstańców 41a, a także w prasie lokalnej. 5 stycznia 2009 r. odbyła się rozprawa administracyjna z udziałem społeczeństwa. Rozprawę prowadziła Pani Jolanta Prażuch – pełniąca obowiązki Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. W rozprawie uczestniczyli przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi, przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach oraz wykonawcy dokumentacji – Biuro Konsultingowe Ochrony Środowiska EKOSYSTEM ŚLĄSK. Na rozprawę przybyli także przedstawiciele Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A., członkowie Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko oraz Pan Henryk Anders.

Z rozprawy sporządzony został protokół, który pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach z 22 stycznia 2009 r. znak RDOŚ-24-WOOŚ/66130/47/08/JB przekazany został do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi. W toku rozprawy uwagi wnieśli:

- Pan Krzysztof Klejnowski pracownik IPIŚ PAN Zabrze – członek Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w zakresie ochrony powietrza. Uwagi zostały doprecyzowane w piśmie z 6 stycznia 2009r. znak NPI/6/2009
- Pan Bartłomiej Grzędziński - Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w zakresie ochrony przed hałasem. Uwagi zostały doprecyzowane w piśmie z 8 stycznia 2009r. znak GTL/DIN/69/2009
- Pani Renata Bula - Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska w zakresie nałożenie obowiązku: przeniesienia chronionych gatunków roślin na stanowiska zastępcze, monitoringu przejść dla zwierząt w zakresie ich lokalizacji i parametrów,

uwzględnienia stref ochronnych wód powierzchniowych i podziemnych, nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji autostrady

Uwagi przedłożone przy ww. pismach przekazano do GDDKiA, która przedstawiła stosowne wyjaśnienia przy pismach z 29 stycznia 2009r. znak GDDKiA-OL/P-4/btk-602/613/112/118/09 i znak GDDKiA-OL/P-4/btk-602/613/112/119/09.

Z wyjaśnień tych wynika, że autostrada w miejscu planowanego pasa startowego prowadzona będzie w wykopie o głębokości 4,5–7,5 m i w tym miejscu nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych. Ponadto analiza warunków hydrogeologicznych wskazuje, że budowa autostrady nie spowoduje trwałych zmian w stosunkach wodnych terenu lotniska. Parametry techniczne ekranów akustycznych zaprojektowano z uwzględnieniem wrażliwości akustycznej obszarów i obiektów chronionych przed hałasem, a ich skuteczność i ewentualna weryfikacja, np. w przypadku wzrostu natężenia hałasu zostanie oceniona na etapie analizy porealizacyjnej, do której wykonania GDDKiA została zobowiązana niniejszą decyzją.

Odnosnie oddziaływania autostrady na powietrze i celowości nałożenia na inwestora dodatkowych obowiązków w zakresie monitorowania zanieczyszczeń powietrza GDDKiA poinformowała, że badania monitoringowe zanieczyszczeń powietrza prowadzone przez GDDKiA na sieci dróg krajowych i autostrad, wykonywane w ramach analiz porealizacyjnych oraz przeglądów ekologicznych nie wykazują przekroczeń wartości dopuszczalnych poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Ponadto z raportu oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego odcinka autostrady wynika, że substancją powodującą ponadnormatywne stężenia poza terenem inwestycji i decydującą o zasięgu oddziaływania autostrady na powietrze jest dwutlenek azotu. Jako rozwiązanie techniczne ograniczające ujemne oddziaływanie drogi na powietrze wnioskodawca zaproponował wykonanie pasów zieleni. Rozwiązania te zostały przyjęte przez Ministra Środowiska, który w wydanym postanowieniu uzgadniającym uznał, że rozwiązania te zabezpieczą tereny przyległe do autostrady przed ponadnormatywnym rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego w trybie art. 31 § 1 pkt 2 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego jako strony w prowadzonym postępowaniu uznano:

- Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Górnosławskie Towarzystwo Lotnicze S.A.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi pismem z dnia 7 stycznia 2009 r. znak GDDKiA-OL/P-4/btk-602/613/112/115/06/09 złożyła wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A-1 na odcinku od granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51 do węzła Pyrzowice (z węzłem) w km 475+327 oraz budowie odcinka drogi ekspresowej S1 łączącej węzeł Pyrzowice (km 0+000) z węzłem Lotnisko (km 2+158) ze względu na istotny interes społeczny oraz ważny interes strony. Przedmiotowy odcinek autostrady A-1 jest fragmentem Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe (TAPP), której budowa stanowi priorytet Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i została wpisana w realizację „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012”. Budowa autostrady A1 zlokalizowanej w korytarzu VI Gdańsk-Cieszyn w celu prawidłowego jej funkcjonowania winna odbywać się zgodnie z przyjętymi harmonogramami realizacyjnymi dotyczącymi poszczególnych odcinków, które wykonane w całości mogą dopiero stanowić w pełni przepustowy ciąg komunikacyjny. Realizacja pozostałych odcinków A-1 jest mocno zaawansowana a częściowo nawet zakończona. Przedmiotowy odcinek z uwagi na długotrwałe procedury administracyjne i proces odwoławczy jest opóźniony w stosunku do zakładanych terminów realizacyjnych.

Z uwagi na nadrzędny interes społeczny określony w Polityce Transportowej Państwa na lata 2007-2021, zobowiązania międzynarodowe Polski, konieczność pilnego przekazania odcinka

koncesjonariuszowi oraz założone terminy rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia stwierdzono, że zachodzą przesłanki określone w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego i przychylił się do wniosku Generalnej Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, nadając niniejszej decyzji rygor natychmiastowego wykonania.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację budowy Autostrady A1 na odcinku od granicy woj. łódzkiego/ śląskiego w km 399+742,51 do węzła Pyrzowice (z węzłem) w km 475+327,65 oraz odcinka drogi ekspresowej S1 od węzła Pyrzowice w km 0+ 000 do węzła Lotnisko w km 2+158 przeanalizowano następujące dokumenty:

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi;
- 2) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie autostrady A1 na odcinku od granicy woj. łódzkiego/ śląskiego w km 399+742,51 do węzła Pyrzowice (z węzłem) w km 475+327,65 oraz odcinka drogi ekspresowej S1 od węzła Pyrzowice w km 0+ 000 do węzła Lotnisko w km 2+158 sporządzony przez Biuro Konsultingowe Ochrony Środowiska Ekosystem Śląsk, Mysłowice, marzec 2008;
- 3) mapy ewidencyjne;
- 4) aneks do raportu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia przedłożony przy piśmie z 10 listopada 2008r. znak GDDKiA-OL/P-4/btk-602/613/112/93/06/08.

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa płatnej autostrady A-1 na odcinku od granicy województw łódzkiego z śląskim w km 399+742 do węzła „Pyrzowice” (km 475+327) oraz budowa drogi ekspresowej S1 łączącej węzeł „Pyrzowice” (0+000) z węzłem „Lotnisko” (km 2+158). Przedmiotowy odcinek autostrady stanowi fragment Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe. Autostrada A1 przebiega przez Gdańsk-Toruń-Łódź-Częstochowę-Katowice do południowej granicy państwa z Republiką Czeską w Gorzyczkach, natomiast planowany odcinek drogi ekspresowej S1 jest fragmentem trasy Pyrzowice-Dąbrowa Górnicza-Bielsko Biała- Cieszyn (Brno). Zakres inwestycji obejmuje ponad 75 km odcinka autostrady A-1 oraz ponad 2 km odcinka drogi ekspresowej S1.

W ramach przedsięwzięcia realizowane będą: węzły, skrzyżowania dwupoziomowe, drogi poprzeczne i drogi dojazdowe umożliwiające połączenie nowo budowanej autostrady z istniejącą siecią dróg, a także miejsca obsługi podróżnych (MOP), stacje poboru opłat (SPO), plac poboru opłat (PPO) oraz obwody utrzymania autostrady (UOA).

Realizację odcinka autostrady A-1 planuje się w dwóch etapach, w pierwszym wybudowane zostaną 2 jezdnie po 2 pasy ruchu, etapem docelowym będzie powstanie drogi o przekroju: 2 jezdnie po 3 pasy ruchu. Droga ekspresowa posiadać będzie 2 jezdnie, każda po 2 pasy ruchu.

Na analizowanym odcinku powiązanie autostrady z istniejącą siecią dróg krajowych i wojewódzkich zapewnią węzły: „Kościelec” (km 414+366) – z drogą powiatową nr 08019/08020, „Rzasa” (km 418+866) – z drogą krajową nr 1, „Lgota” (km 428+703) – z drogą krajową nr 43, „Blachownia” (km 437+063) – z drogą krajową nr 1, „Zawodzie” (km 441+833) – z drogą wojewódzką nr 904, „Woźniki” (km 458+619), „Pyrzowice” (km 475+327) – z projektowaną drogą ekspresową S1 oraz węzeł „Lotnisko” (km 1+824) na skrzyżowaniu projektowanej trasy ekspresowej S1 z drogą wojewódzką nr 913.

Dla obsługi podróżujących autostradą zaproponowano MOP-y w każdym kierunku w km: 403+400 MOP III (zachodnia strona), 404+400 MOP II (wschodnia strona), 420+150 „Wierzchowisko Wsch. (MOP II)”, 420+150 „Wierzchowisko Zach. (MOP III)”, 432+800

prowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko konsultowano się z organami administracji samorządowej, rządowej, nadleśnictwami i organizacjami ekologicznymi. Przedmiotem konsultacji była m.in. lokalizacja i parametry przejść dla zwierząt, szczególnie w dolinie Małej Panwi (km ok. 465+355), gdzie analizowano dwa warianty: budowę dwóch przejść dla dużych zwierząt o szerokości 35 m każde lub budowę estakady drogowej nad całą doliną o długości 70 m. Z punktu widzenia zapewnienia właściwej drożności korytarza migracyjnego dla dużych zwierząt o randze krajowej, korzystniejszym rozwiązaniem okazała się budowa estakady drogowej i takie rozwiązanie przyjęto do realizacji.

Przedmiotowy odcinek autostrady został objęty trzema decyzjami o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej wydanymi przez Wojewodę Śląskiego:

- decyzją z dnia 30 lipca 2002 r. ustalającą lokalizację odcinka autostrady płatnej A-1 od granicy województw łódzkiego i śląskiego do węzła „Rząsawa”
- decyzją z dnia 8 grudnia 2003 r. ustalającą lokalizację odcinka autostrady płatnej A-1 od węzła „Rząsawa” (bez węzła) do węzła „Woźniki”
- decyzją z dnia 27 września 2005 r. ustalającą lokalizację autostrady płatnej A-1 na odcinku od Woźnik do Piekar Śląskich wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S1 łączącej węzeł „Pyrzowice” z węzłem „Łotnisko”.

Na etapie opracowywania dokumentacji do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przeanalizowano także wariant „0” polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz wariant realizacyjny. W przypadku nie podjęcia budowy omawianego odcinka autostrady ruch samochodów będzie musiał odbywać się po zniszczonej nawierzchni drogi krajowej nr 1. Oznacza to wydłużenie czasu przejazdu, zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu. Znaczny wzrost natężenia ruchu, przy jednoczesnym braku jego płynności niewątpliwie przełoży się na wzrost oddziaływań w zakresie hałasu, emisji substancji do powietrza, emisji ścieków jak również wpłynie na pogłębienia konfliktów ze światem zwierząt. Biorąc pod uwagę powyższe należy uznać, iż podjęcie przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym jest jedynym racjonalnym rozwiązaniem.

Dodatkowo w miejscu przebiegu autostrady przez obszar cenny przyrodniczo „Łąki w Walaszczykach” przeanalizowano dwa warianty techniczne przebiegu autostrady: nasyp oraz estakadę. Splantowanie hałdy pokopalnianej i zasypanie niecek u podnóża hałdy oraz odwodnienie terenu i budowa nasypu może spowodować osuszenie tego obszaru i doprowadzić w konsekwencji do zniszczenia siedlisk roślinności łąkowo-bagiennej z udziałem chronionych gatunków roślin. Ponadto nawet częściowe zasypywanie podmokłych zagłębień na terenie Warpi doprowadzi do ograniczenia bazy pokarmowej zalatujących i gniazdujących ptaków, co zmniejszy liczebność ptaków zasiedlających łąkę trzęślicową w Walaszczykach. Dlatego też wariantem optymalnym jest budowa estakady nad zbiornikiem wodnym w Walaszczykach, która pozwoli na zachowanie wystarczającej bazy pokarmowej dla gniazdujących i migrujących tam gatunków ptaków oraz utrzymanie siedlisk ptaków we właściwym stanie ochrony. Ponadto dzięki budowie estakady zostanie zapewniona możliwość migracji organizmów między siedliskami na tym obszarze, co wpłynie na zachowanie wysokiego stopnia bioróżnorodności.

Budowa autostrady będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzował się będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰+22⁰⁰). Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Planowana inwestycja przebiega głównie przez tereny, na których występuje rozproszona zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Jak wynika z przeprowadzonych analiz hałas emitowany przez ruch pojazdów samochodowych poruszających się po autostradzie A-1 powodował będzie w 2025 roku przekroczenia w pasie od 60 do 230 m od krawędzi autostrady w porze dziennej i od 240 do 560 m w porze nocnej, natomiast zasięg hałasu emitowanego z odcinka trasy ekspresowej S1 wynosił będzie do 380 m w porze nocnej. W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Ekranu usytuowano w odległości 1,5 m od krawędzi autostrady. Po zastosowaniu ekranów akustycznych poziom hałasu nie powinien przekroczyć wartości dopuszczalnych.

Odwodnienie drogi stanowił będzie system rowów trawiastych. Kanalizację deszczową lub rowy uszczelnione zaprojektowano w miejscach, gdzie konieczny jest zorganizowany odpływ ścieków z autostrady, tj. MOP-ów; dla zabezpieczenia odbiorników zewnętrznych przed dopływem ścieków nieoczyszczonych, przy obiektach mostowych oraz w przypadku bardzo wysokiego poziomu wód gruntowych. Przed odpływem wód opadowych do odbiorników, w zależności od wielkości zlewni i warunków gruntowo-wodnych, przewidziano wykonanie urządzeń do oczyszczenia wód deszczowych, takich jak zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne, separatory związków ropopochodnych. Proponowany system odwadniająco – oczyszczający stanowił będzie zabezpieczenie środowiska wodnego przed zanieczyszczeniami spływającymi z dróg wraz z wodami opadowymi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją do powietrza substancji z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia przedsięwzięcia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Prognoza wykazała, że przekroczenia wartości dopuszczalnych dla NO_2 wystąpić mogą na całym projektowanym odcinku A-1, zarówno w 2010 jak i w 2025 r. Największe przekroczenie wartości dopuszczalnej dla dwutlenku azotu spodziewane jest w 2025 roku na odcinku węzła Kościelec do węzła Rząsawa. W celu minimalizacji negatywnego wpływu autostrady oraz drogi ekspresowej w odniesieniu do zanieczyszczeń powietrza zaproponowano nasadzenia zieleni ochronnej przy autostradzie A-1 oraz trasie ekspresowej S1, które zabezpieczą tereny przyległe do przed ponadnormatywnym rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń.

Z analizy przedłożonego raportu oraz dokumentacji będącej w dyspozycji służb ochrony przyrody województwa śląskiego wynika, że omawiany odcinek autostrady nie wchodzi w kolizję z wyznaczonymi obszarami Natura 2000 oraz innymi formami ochrony przyrody. Najbliższy specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 "Podziemia Tarnogórsko – Bytomskie" znajduje się w odległości 11,8 km od ww. przedsięwzięcia. Przedmiotowy odcinek autostrady jest jednak ściśle powiązany z odcinkiem autostrady od Pyrzowic do Maciejowa, przecinającym ww. obszar Natura 2000, w km 495+600-496+800 i w km 498+200-498+900. Parki Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą znajduje się z kolei w odległości 3-6 km od planowanej inwestycji.

W wyniku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono jednak możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych, wynikających z realizacji odcinka autostrady A1 będącego przedmiotem niniejszej decyzji oraz odcinka autostrady A1

Pyrzowice – Maciejów km 475+327.65–510+530=510+502.95, które mogłyby naruszać warunki niezbędne do utrzymania populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 "Podziemia Tarnogórsko – Bytomskie".

Rozwiązania minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływanie na ten obszar, określone w decyzji Wojewody Śląskiego Katowice z 12 lutego 2008 r. znak ŚR/III/66130/77/07 należy zatem uznać za wystarczające.

Nie stwierdzono również możliwości wystąpienia rzeczywistych oddziaływań przedsięwzięcia na Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą.

Projektowana autostrada A1 przebiegać będzie po terenach cechujących się zróżnicowaniem pod względem walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Analizując przebieg inwestycji względem elementów przyrodniczo cennych stwierdzono, że wybrany wariant lokalizacji przedsięwzięcia przebiega w rejonie następujących obszarów wskazanych, w oparciu o wyniki prac przeprowadzonych w ramach uzupełniania sieci Natura 2000 w Polsce, jako mogące mieć istotne znaczenie dla zachowania we właściwym stanie ochrony siedlisk i gatunków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej:

a) Walaszczyki w Częstochowie - odcinek IV planowanej inwestycji

b) „Śliwa koło Woźnik” – odcinek VI planowanej inwestycji

c) „Bagno Bruch” - odcinek VII planowanej inwestycji.

W obszarze „Łąki w Walaszczykach” wyodrębniono dwa kompleksy: duży kompleks zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych w km 438+400- 439+439+100 z zespołu Molinietum caereuleae, stanowiących siedliska chronione prawem unijnym, oraz będących miejscami występowania chronionych gatunków:

- ptaków- bąk, błotniak stawowy, derkacz, dzierzba gąsiorek
- płazów- kumak nizinny, traszka grzebieniasta

oraz „Warpie” w Liszce Dolnej w km 438+500- 439+100 z zagłębieniami powyrobowiskowymi o charakterze naturalnym, wypełnionymi wodą i porośniętymi roślinnością wilgociolubną.

Łąki trzęślicowe to najcenniejsze przyrodniczo i jednocześnie najbardziej zagrożone biocenozy Europy Środkowej. Z siedliskami łąk związane jest występowanie rzadkich i chronionych roślin jak kosaciec syberyjski, mieczyk dachówkowaty, goryczka wąskolistna i storczyki: kruszczyk błotny, kukulka szerokolistna, podkolan biały, podkolan zielonawy.

„Śliwa koło Woźnik”- obejmuje kompleks zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych z zespołu Molinietum caereuleae znajduje się w odległości około 300 m od projektowanej inwestycji).

„Bagno Bruch” to obszar występowania torfowisk przejściowych i trzęsawisk oraz torfowisk wysokich z roślinnością torfotwórczą położonych w odległości około 700m od projektowanej autostrady.

Z uwagi na charakter ww. siedlisk podstawowym warunkiem ich utrzymania we właściwym stanie ochrony jest zachowanie stosunków wodnych. Warunki określone w sentencji decyzji powinny gwarantować ochronę ww. siedlisk. Jednocześnie przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływała na obszary „Śliwa koło Woźnik”, „Bagno Bruch”.

Dla zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem w granicach ww. obszarów, oraz dla zagwarantowania zachowanie ww. siedlisk we właściwym stanie ochrony okresie budowy wymagane jest:

- wykorzystanie w czasie prowadzenia prac budowlanych sprawnego technicznie sprzętu i maszyn,
- minimalizacja zmian stosunków wodnych w czasie prowadzenia prac budowlanych; w miejscach ewentualnego drenażu wód podziemnych za pomocą wykopów, należy zabezpieczyć wody z ich odwodnienia,
- ulokowanie i zabezpieczenie baz sprzętu i materiałów, aby uniemożliwić przedostanie się szkodliwych związków do środowiska gruntowo-wodnego,

- odpowiednie postępowanie ze ściekami z baz technicznych.

Realizacja niektórych odcinków autostrady koliduje z występowaniem stanowisk roślin objętych ochroną gatunkową. Obowiązek przenoszenia osobników ww. gatunków nałożono jednak tylko w odniesieniu do gatunków najrzadszych i najbardziej zagrożonych. W większości są to gatunki związane z siedliskami łąk trzęślicowych w odniesieniu do których sformułowano warunki gwarantujące ich zachowanie we właściwym stanie ochrony. Pozostałe gatunki podlegające ochronie, których stanowiska kolidują z trasą przebiegu autostrady występują częściej i liczniej np. konwalia majowa. W związku z czym uszczuplenie ich populacji nie będzie wiązało się ze znaczną utratą zmienności genetycznej a prze to z zagrożeniem ich zachowania we właściwym stanie ochrony.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka drzew zostanie przeprowadzona poza sezonem wegetacyjnym oraz poza sezonem lęgowym ptaków.

Prowadzenie autostrady w większości po nowym śladzie spowoduje przerwanie ciągłości siedlisk i stanie się barierą dla funkcjonowania korytarzy ekologicznych. Autostrada A1 na przedmiotowym odcinku przecinać będzie główny korytarz migracyjny o znaczeniu międzynarodowym wchodzący w skład Południowo- Centralnego Korytarza Ekologicznego- Dolina Warty i Kompleks Stawów Lublinieckich. Przecina również lokalne szlaki migracyjne zwierząt, zwłaszcza ssaków i płazów. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na faunę i siedliska, przewidziane do realizacji zostały odpowiednie przejścia dla zwierząt. Większość z nich to dostosowane dla potrzeb migracji drobnych gatunków zwierząt przepusty. Dla dużych przedstawicieli fauny zaproponowano budowę estakad, przejścia górne i przejścia dolne. Do realizacji przewidziano także 21 przejść dolnych dla potrzeb migracji zwierząt średnich. Lokalizację i parametry przejść były uzgadniane i konsultowane z Nadleśnictwami, a także organizacjami ekologicznymi.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt oraz ograniczenia do minimum liczby wypadków drogowych z ich udziałem, poza zaprojektowanymi przejściami, wykonane zostaną także wygradzenia zabezpieczające z siatki o odpowiedniej wysokości i wielkości oczek.

Na przezroczystych osłonach (ekranach izolacyjnych) umieszczone zostaną pionowe pasy o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie, w celu ochrony przelatujących ptaków przed kolizjami z jadącymi samochodami.

Celem ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko prace budowlane podczas realizacji inwestycji będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Place i zaplecza budowy zostaną zlokalizowane poza: obszarami cieków powierzchniowych, miejscami występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach oraz pozostałymi wymienionymi wyżej obszarami przyrodniczo- cennymi.

Miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, a także terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych będą wysłonięte zabezpieczającymi materiałami izolacyjnymi.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia koniecznym będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa gleby zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu prac budowlanych do rekultywacji terenu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem.

Bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zostaną zlokalizowane poza: obszarami zabudowy mieszkaniowej, granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych GZWP nr 408 Niecka Miechowska, GZWP nr 325 Zbiornik Częstochowa (W), GZWP nr 326 Zbiornik Częstochowa (E), GZWP nr 327 Zbiornik Lubliniec – Myszków, obszarami zalewowymi rzeki: Brynica, Kocinka, Gorzelanka, Stradomka, Konopka, Kamieniczka, Łana, Mała Panew, Potok Ożarówicki, Potok Kamieniecki, Ligocki Potok oraz obszarami źródłiskowymi rzeki Strugi. W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy na terenie w/w. GZWP zastosowane zostaną dodatkowe zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Projektowana autostrada A-1 oraz odcinek trasy ekspresowej S1 nie będą stanowiły zagrożenia dla obiektów dziedzictwa architektonicznego. Analizowany odcinek autostrady A1 oraz odcinek trasy ekspresowej S1 mogą stwarzać zagrożenie dla zinwentaryzowanych obiektów dziedzictwa archeologicznego. Dlatego też, w stosunku do stanowisk kolidujących z pasem autostrady zostaną przeprowadzone ratownicze badania wykopaliskowe. Ponadto prace ziemne związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analiza zostanie wykonana w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania rozpatrywanego odcinka autostrady do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uwzględniając powyżej wymienione rozwiązania oraz warunki nałożone niniejszą decyzją należy uznać, że możliwe znaczące oddziaływanie na środowisko zostanie wyeliminowane lub w istotny sposób ograniczone.

Środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia opisane w sentencji decyzji gwarantują utrzymanie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz chronionych gatunków roślin i zwierząt wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej i w Dyrektywie Ptasiej.

Ustalone warunki wynikają z obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska, wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Załączniki:

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia

p.o. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Katowicach

Regionalny Konserwator Przyrody

mgr Jolanta Prażuch

Wolne od opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2006r. Nr 225 poz. 1635).

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Łodzi
90-056 Łódź, ul. Roosevelta 9
2. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
40-161 Katowice, Al. Korfantego 38
3. Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska
40-543 Katowice, ul. Św. Huberta 35
4. pozostałe strony w formie obwieszczenia
5. WOŚ-a/a (Nr 24/09)

02.02.2009r.



Potwierdzam odbiór decyzji GDDKiA Oddział w Łodzi

03.02.2009r.

A. Grobelnikiewicz

DOKUMENTACJA

31

POWYKONAWCZA

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia
z dnia 2 lutego 2009r. znak RDOŚ-24-WOOS/66130/47/08/JB

Charakterystyka przedsięwzięcia:

Planowana budowa autostrady A-1 stanowi element europejskiej sieci autostrad o kierunku północ-południe, dla obsługi ruchu tranzytowego pomiędzy krajami skandynawskimi, a południową częścią Europy.

Realizacja przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę odcinka autostrady A-1 o dł. 75,585 km od granic województwa łódzkiego/śląskiego (km 399+ 742,51) do węzła „Pyrzowice” (km 475+327,65),
- budowę trasy ekspresowej S1 na odcinku km 0+000 – 2+158.

Projektowane przedsięwzięcie - budowa odcinka autostrady A1 od km 399+742,51 do km 475+327,65 stanowi fragment Transeuropejskiej Autostrady Północ Południe. Autostrada A1 przebiega przez Gdańsk-Toruń-Lódź-Częstochowę-Katowice do południowej granicy państwa z Czechami w Gorzyczkach.

Planowany odcinek trasy ekspresowej S1 jest fragmentem odcinka trasy ekspresowej Pyrzowice – Dąbrowa Górnicza – Bielsko – Biała – Cieszyn-granica państwa.

Projektowa autostrada A1 i odcinek trasy ekspresowej S1 przebiegać będą w układzie geograficznym północ – południe w całości na terenie województwa śląskiego.

Przedmiotowe zamierzenie budowlane zlokalizowane jest na terenie województwa śląskiego w obszarze następujących jednostek administracyjnych: Gmina Kamieńsk, Gmina Rędziny, Miasto Częstochowa, Gmina Mykanów, Gmina Kłobuck, Gmina Wręczyca Wielka, Miasto i Gmina Blachownia, Gmina Konopiska, Gmina Poczesna, Gmina Starcza, Gmina Woźniki, Gmina Ożarówce, Gmina Miasteczko Śląskie, Gmina Mierzęcice.

Odcinek autostrady A1 od granicy województwa łódzkiego i śląskiego km 399+742,51 do km 418+150 przebiega po istniejącej drodze krajowej nr 1.

Zakres przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcia obejmujące budowę autostrady A1 i odcinka trasy ekspresowej S1 realizowane będą kompleksowo z pełną infrastrukturą techniczną, niezbędną dla eksploatacji i obsługi analizowanych tras drogowych i jej użytkowników wraz z urządzeniami ochrony środowiska oraz przebudową istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z odcinkiem autostrady A1 i odcinkiem trasy ekspresowej S1.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

1. budowę infrastruktury drogowej:
- a) odcinka trasy autostrady A1 o długości 75,585 km od granicy z województwem łódzkim do węzła „Pyrzowice” (2 jezdnie, każda po 2 pasy ruchu jako pierwszy etap docelowego przekroju 2 x po 3 pasy ruchu);

- b) odcinka trasy ekspresowej S1 o długości 2,158 km (2 jezdnie, każda po 2 pasy ruchu),
 - c) budowę węzłów autostradowych:
 - o „Kościelec” – na drodze powiatowej nr 08019/08020,
 - o „Rząsawa” – na drodze krajowej nr 1,
 - o „Lgota” – na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 43,
 - o „Blachownia” – na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 46,
 - o „Zawodzie” – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 908,
 - o „Woźniki”,
 - o „Pyrzowice” z projektowaną drogą ekspresową S1,
 - d) budowę węzła „Lotnisko” na skrzyżowaniu projektowanej trasy ekspresowej S1 z drogą wojewódzką
 - e) budowę dwupoziomowych skrzyżowań autostrady i trasy ekspresowej z drogami poprzecznymi, przecinającymi autostradę i drogę ekspresową;
 - f) budowę dróg zapewniających skomunikowanie rozciętych terenów po wybudowaniu autostrady i trasy ekspresowej, w tym dojazdowych do pól i lasów;
 - g) budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad autostradą oraz obiektów inżynierskich, związanych z budową trasy ekspresowej S1;
 - h) budowę przepustów drogowych pod autostradą i trasą ekspresową S1;
 - i) budowę kanalizacji deszczowej;
 - j) budowę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP);
 - k) budowę Stacji Poboru Opłat (SPO) na węzłach;
 - l) budowę Placów Poboru Opłat, zlokalizowanych w ciągu autostrady,
 - m) budowę Obwodów Utrzymania Autostrady (OUA);
 - n) budowę przejazdów awaryjnych w pasie dzielącym autostradę;
 - o) budowę wjazdów awaryjnych na autostradę;
 - p) budowę urządzeń ograniczających negatywne oddziaływanie autostrady i trasy ekspresowej na środowisko, w tym: ekranów akustycznych, urządzeń oczyszczania wód opadowych z jezdni, zieleni izolacyjnej dla ochrony gleb, zieleni osłonowej, przejść dla zwierząt;
 - q) wyposażenie autostrady i trasy ekspresowej w oświetlenia zjazdów i wyjazdów w obrębie MOP-ów i węzłów;
 - r) budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym: oznakowania pionowego i poziomego, barier ochronnych, osłon przeciwołśnieniowych, ogrodzenia;
 - s) budowę systemu alarmowej łączności autostradowej.
2. przebudowę:
- a) dróg istniejących (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych), kolidujących z budowanymi odcinkami drogowymi;

- b) infrastruktury kolidującej z budową projektowanych tras drogowych, w tym: urządzeń energetycznych, telekomunikacyjnych, melioracyjnych, wodociągów, gazociągów, rurociągów naftowych, kanalizacji.
- 3. wykonanie zadań komplementarnych, związanych z budową autostrady A-1 i odcinka trasy ekspresowej S-1:
 - a) wyburzenia budynków i obiektów, kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem,
 - b) usunięcie zieleni kolidującej z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

Budowa projektowanego odcinka autostrady A1 i odcinka trasy ekspresowej S1 spowoduje przekształcenie ok. 1200 ha, w tym usunięcie znacznych kompleksów zieleni ok. 200 ha oraz pojedynczych zadrzewień.

W związku z budową autostrady A1 i budową odcinka trasy ekspresowej S1 przewiduje się na projektowanym odcinku rozbiórkę około 196 budynków mieszkalnych i gospodarczych.

Parametry przedsięwzięcia:

Trasa projektowanej autostrady A1, zarówno w planie jak i przekroju podłużnym, została dostosowana do istniejącej konfiguracji terenu z uwzględnieniem zasady bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami poprzecznymi oraz ciekami.

Przyjęto następujące parametry projektowe autostrady A1:

• Klasa techniczna	-	A
• Prędkość projektowa	-	120 km/h
• Liczba jezdni	-	2
• Liczba pasów ruchu	-	4 (dwie jezdnie po 2 pasy)
• Docelowa liczba pasów ruchu	-	6 (dwie jezdnie po 3 pasy)
• Szerokość pasa ruchu	-	3,75
• Pochylenie skarp	-	1:3, 1:1,5
• Obciążenie nawierzchni	-	115 kN/oś

W etapie docelowym przewiduje się dobudowę trzeciego pasa ruchu w każdym kierunku, na zewnątrz. W obrębie pasów włączania węzłów i MOP – ów przekrój autostrady wykonany będzie dla docelowego układu trzech pasów ruchu.

Pasy technologiczne dla obsługi pasa drogowego o szerokości 5,0 m zlokalizowane zostały po obu stronach autostrady w granicach pasa drogowego.

W pasie dzielącym wykonywane zostaną przejazdy awaryjne zlokalizowane minimum co 4 km.

Dla drogi ekspresowej przyjęto następujące parametry projektowe drogi ekspresowej S-1:

• Klasa techniczna	-	S
• Prędkość projektowa	-	100 km/h

- Szerokość pasa ruchu - 3,50 m
- Liczba pasów ruchu - 2 x 2 pas
- Pochylenie skarp - 1:3 ÷ 1:1,5
- Obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś

Autostrada A-1 wraz z odcinkiem drogi ekspresowej na odcinkach objętych opracowaniem krzyżuje się z elementami sieci komunikacyjnej typu: drogi ekspresowe, drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, drogi gminne

Bezpośrednie powiązanie projektowanej autostrady A1 i drogi ekspresowej S1 z istniejącym układem komunikacyjnym zostało zapewnione poprzez zaprojektowanie bezkolizyjnych dwupoziomowych węzłów drogowych.

Projekt przewiduje budowę następujących węzłów :

- a) Węzeł „Kościelec”- km 414+366,
- b) Węzeł „Rząsawa”- km 418+866,
- c) Węzeł „Lgota”- km 428+703,
- d) Węzeł „Blachownia”- km 437+063,56
- e) Węzeł „Zawodzie”- km 441+833,
- f) Węzeł „Nierada”- km 446+004,59 - Tymczasowy węzeł na połączeniu z drogą wojewódzką nr 904,
- g) Węzeł „Woźniki”- km 458+619,
- h) Węzeł „Pyrzowice”- km 475+327.65
- i) Węzeł „Lotnisko”- km 1+824.37 drogi ekspresowej S1.

W ramach opracowania w miejscach kolizji przewidziano odcinkową przebudowę dróg istniejących.

Drogi wojewódzkie i regionalne połączone będą z autostradą A1 za pośrednictwem węzłów, pozostałe drogi poprzeczne oraz linie kolejowe zostaną przeprowadzone bezkolizyjnie - nad lub pod autostradą poprzez budowę obiektów inżynierskich.

W ramach obiektów towarzyszących autostradzie przewiduje się budowę:

- 2 Obwodów Utrzymania Autostrady „Lgota,, i „Ożarówice,, wraz z niezbędnym wyposażeniem typu: budynki administracyjno-socjalne, garażowo-warsztatowe, magazyny, oczyszczalnie ścieków, parkingi. Teren OUA będzie ogrodzony i otoczony zielenią.
- 10 Miejsc Obsługi Podróżnych typu I, II lub III wraz z niezbędnym wyposażeniem.

Zaopatrzenie i obsługa każdego MOP-u zostanie zapewniona poprzez istniejącą lub projektowaną sieć dróg zewnętrznych z kontrolowanym wjazdem na teren MOP-ów.

Budowa autostrady wraz z drogami współpracującymi i obsługującymi kolidować będzie z istniejącymi urządzeniami i będzie wymagać przebudowy na odcinkach kolizji.

Przewiduje się przebudowę następujących urządzeń:

- urządzeń energetycznych WN

- urządzeń energetycznych SN i NN
- urządzeń teletechnicznych
- sieci gazowych średniego i niskiego ciśnienia
- kanalizacji deszczowej i sanitarnej
- sieci wodociągowych magistralnych
- sieci wodociągowej rozdzielczej
- sieci urządzeń melioracyjnych i wodnych
- regulacji cieków
- rurociągów naftowych

Budowa autostrady i trasy ekspresowej będzie wymagać budowy elementów wyposażenia:

- uzbrojenia elektroenergetycznego
- oświetlenia autostrady
- systemu zarządzania autostradą- systemu łączności alarmowej
- systemu łączności autostradowej
- systemu informacji drogowej oraz oznakowania poziomego i pionowego
- barier ochronnych
- ogrodzenia autostrady
- zabezpieczenia przeciwpożarowego
- urządzeń ochrony środowiska

Przewiduje się odwodnienie całego odcinka autostrady i drogi ekspresowej wraz z węzłami z zastosowaniem następujących systemów odwodnienia:

- system kanalizacji deszczowej,
- system odkrytych rowów przydrożnych.

Kanalizacja zaprojektowana będzie odcinkami wzdłuż całej autostrady z odprowadzeniem wód deszczowych do istniejących odbiorników.

Wody deszczowe odprowadzone będą do odbiorników poprzez urządzenia oczyszczające. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do obustronnych rowów i urządzeń odwadniających (przepusty, ścieki, studzienki, kolektory).

v. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Katowicach
Regionalny Konsultant Przyrody

mgr Jolanta Prażuch

DOKUMENTACJA

POWYKONAWCZA