

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 DONOOS-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-WOOS/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

Katowice, dnia 03.02.2009

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 Ożarowice, 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/ŁK 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 Ożarowice, 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,

Stwierdzam zgodność z oryginałem

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-OŁ/P-4/btk-602/613/112/118/09 i znak GDDKiA-OŁ/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,
- Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi pismem z dnia 7 stycznia 2009 r. znak GDDKiA-OŁ/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

Stwierdzam zgodność z oryginałem

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-OŁ/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, „Rząsawa” (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

„Gorzelanka Wsch. (MOP I)”, 432+800 „Gorzelanka Zach. (MOP I)”, 448+100 „Starcza Wsch. (MOP I)”, 448+100 „Starcza Zach. (MOP I)”, 461+300 „Woźniki Wsch. (MOP II)”, 461+300 „Woźniki Zach. (MOP III)”.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego w obszarze następujących jednostek administracyjnych: gminy Kamieńsk, gminy Rędziny, miasta Częstochowy, gminy Mykanów, gminy Kłobuck, gminy Wręczyca Wielka, miasta i gminy Blachownia, gminy Konopiska, gminy Poczesna, gminy Starcza, gminy Woźniki, gminy Ożarowice, gminy Miasteczko Śląskie oraz gminy Mierzęcice. Początkowy odcinek autostrady A1 do ok. km 418+000 biegł będzie po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 1. Od km 399+742 do ok. km 403+000 droga przebiegać będzie przez tereny leśne, rozdzielone gruntami rolnymi. Tereny zabudowy wiejskiej występują na niewielkim obszarze i obejmują zwartą zabudowę wsi Wikłów. Na dalszym odcinku od km 403+000 do km 418+000 autostrada zlokalizowana będzie na terenie gruntów ornych, użytków zielonych oraz nieużytków. Na odcinku od km 418 do km 433 + 800 autostrada biegła będzie po nowym śladzie przez tereny o zróżnicowanym zagospodarowaniu - głównie grunty rolne i nieużytki. Niewielki obszar zajmują użytki zielone, zlokalizowane w dolinie rzeki Kocinki. Zabudowa mieszkaniowa występuje w niewielu miejscach. Jest to typowa zabudowa wiejska występująca pomiędzy miejscowościami Wola Kiedrzyńska i Wierzchowisko. Na odcinku od km 433+700 do km 444+850 droga biegła będzie przez tereny nieużytków (głównie terenów pogórnich), gruntów ornych i użytków zielonych. Na dalszym odcinku autostrady A-1 (od km 444+850 do km 460+600) trasa w większości prowadzona będzie przez grunty orne, użytki zielone oraz tereny leśne. Sporadycznie spotyka się zadrzewienia, zwykle przydrożne lub śródląkowe. Na następnym odcinku autostrady A-1 (od km 460+600 do km 464+400) przebiegać będzie głównie przez tereny użytków zielonych, gruntów rolnych oraz także terenów leśnych w większości borów sosnowych mających charakter sztucznych nasadzeń na siedliskach borowych. W okolicach km 460 znajduje się kilka małych zbiorników wodnych, przypuszczalnie są to zalane wyrobiska po eksploatacji gliny na potrzeby pobliskiej cegielni. Autostrada na odcinku od km 464+400 do ok. km 471+000 będzie głównie przebiegać przez tereny leśne, natomiast od km 471+000 do węzła „Pyrzowice” inwestycja przecina tereny rolne i nieużytki oraz tereny związane z lokalizacją portu lotniczego Katowice-Pyrzowice. Istniejąca droga S1, pomiędzy węzłem „Podwarpie” a planowanym węzłem „Lotnisko”, umożliwia szybki dojazd do rozwijającego się międzynarodowego lotniska w Pyrzowicach, który wcześniej od strony Katowic odbywał się drogą wojewódzką nr 913. Efektem inwestycji będzie nadanie drodze S1 na odcinku pomiędzy węzłem „Podwarpie” a węzłem „Lotnisko” docelowej formy drogi dwujezdniowej. Droga S1 już obecnie pozwala na odciążenie dróg lokalnych, choć jak na razie przede wszystkim służy jako dojazd do portu lotniczego. W przyszłości, po wybudowaniu autostrady A1, która będzie przebiegać po zachodniej stronie Pyrzowic, w gminie Ożarowice i jej połączeniu z drogą S1, analizowany odcinek będzie odgrywał ważną rolę jako połączenie autostrady z węzłem w Podwarpiu, gdzie krzyżują się drogi S1, DK 86 i DK 1.

W latach 70-tych i 80-tych, w ramach poszukiwania optymalnego przebiegu autostrady A-1 przez obszar województwa śląskiego, analizowanych było kilka wariantów lokalizacyjnych korytarza autostrady A-1. Pierwszy korytarz autostrady A-1 został wprowadzony do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin w 1987 roku w wyniku decyzji nr 25/87 Centralnego Urzędu Planowania. W latach 1995-1996 opracowano trzy warianty (korytarze) przebiegu autostrady A-1 na terenie województwa śląskiego: korytarz autostrady A-1, nazywany „trasą zasadniczą”, korytarz autostrady A-1, zgodny z decyzją Centralnego Urzędu Planowania, nazywany „wariantem I”; korytarz autostrady A-1, alternatywny do wariantu „trasz zasadniczej” i „wariantu I”, nazywany „wariantem II”. Dla każdego

z wariantów opracowano pełną dokumentację projektową, w tym także dokumentację z zakresu ochrony środowiska. Dla wszystkich wariantów przebiegu autostrady A-1 przez województwo śląskie przeprowadzono procedurę opiniowania przez organy administracji samorządowej (gminy, Sejmik Województwa Śląskiego) i rządowej. W wyniku prowadzonej procedury organy administracji publicznej i instytucje wypowiadały się na temat przebiegu autostrady w poszczególnych wariantach, a także zgłaszały sugestie w zakresie korekty jej przebiegu. Po przeprowadzonym postępowaniu do dalszego projektowania przyjęto korytarz autostrady A-1 według „trasy zasadniczej”.

W 1997 roku złożono wniosek do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o udzielenie wskazania lokalizacyjnego dla odcinka autostrady A-1 Tuszyn - granica państwa w Gorzyczkach. Wniosek ten obejmował odcinek autostrady A-1 biegnący przez część obecnego województwa śląskiego według wariantu „trasy zasadniczej”. W wyniku protestu Komisji Zakładowej WZZ „SIERPIEŃ 80” oraz przy poparciu miasta Knurów, Minister Gospodarki zwrócił się do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o rozpatrzenie wniosku Gliwickiej Spółki Węglowej i przeanalizowanie wariantu budowy autostrady A-1, uwzględniającego interesy przemysłu górnictwa. W związku z tym wniosek o udzielenie wskazania lokalizacyjnego rozszerzono o nowy wariant przebiegu autostrady A-1 przez województwo śląskie. Dla dodatkowego wariantu (tzw. wariantu „górnictwa”) opracowano pełną dokumentację projektową. Opracowano także szczegółową analizę wszystkich wariantów przebiegu autostrady A-1 przez teren województwa śląskiego. Analiza wariantów obejmowała wpływ wariantów budowy autostrady A-1 na poszczególne elementy środowiska. Uzupełnione o wariant „górnictwa” materiały projektowe zostały ponownie przesłane do zaopiniowania do organów administracji samorządowej i rządowej.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że każdy z zaproponowanych wariantów przebiegu autostrady A-1 skutkuje wystąpieniem konfliktów środowiskowych, przestrzennych i społecznych. Przy wyborze wariantu kierowano się zasadą „najmniejszej kolizyjności przebiegu autostrady A-1” i możliwością maksymalnej eliminacji lub minimalizacji skutków środowiskowych, przestrzennych i społecznych. Przeprowadzona analiza wariantów wykazała, że największe zagrożenie dla środowiska spowoduje budowa autostrady według wariantu „górnictwa”. W tym wariantie budowa autostrady powodować będzie utratę wartościowych zasobów środowiska (gleb chronionych wysokich klas, cennych obszarów przyrodniczo-krajobrazowych). Ponadto, budowa autostrady A-1 w tym wariantie spowoduje likwidację terenów leśnych na znacznych obszarach, jak również wskutek jej budowy nastąpi wyłączenie z eksploatacji zasobów złóż surowców mineralnych. Jednocześnie proponowany wariant autostrady będzie najdłuższy ze wszystkich wskazywanych do analizy, co podniesie koszt budowy. Wariant II został również odrzucony, ze względu na usytuowanie w niekorzystnych warunkach geologiczno-inżynierskich, hydrogeologicznych i przyrodniczych. Prowadzenie autostrady według tego wariantu byłoby kosztowne z punktu widzenia projektowania zabezpieczeń eliminujących niekorzystny wpływ warunków geologiczno-inżynierskich i hydrogeologicznych. Z kolei budowa autostrady w wariantie I wymagałaby likwidacji osiedli mieszkaniowych, usytuowanych w jej pasie, co spowodowałoby istotne konflikty społeczne. Najmniej konfliktowa jest więc realizacja autostrady A-1 według wariantu „trasy zasadniczej”. Taka rekomendacja znalazła się w uzasadnieniu wyboru wariantu autostrady A-1 do wniosku o udzielenie wskazania lokalizacyjnego. 31 grudnia 1999 r. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał wskazania lokalizacyjne dla autostrady płatnej A-1 na odcinku Łódź (Tuszyn) – Gorzyczki według „trasy zasadniczej”.

Na etapie opracowywania projektu wstępnego i przygotowywania materiałów do decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 w latach 2001-2005 prowadzono postępowanie w celu uszczegółowienia korytarza autostrady A-1 i ustalenia niezbędnego pasa autostrady. W ramach

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 „Lotnisko”.

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.

Stwierdzam zgodność z oryginałem

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,
- ułożenie 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 wygrozdzenia 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 wyścielone 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.

Stwierdzam zgodność z oryginałem

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 źródłkowymi 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.

Stwierdzam zgodność z oryginałem

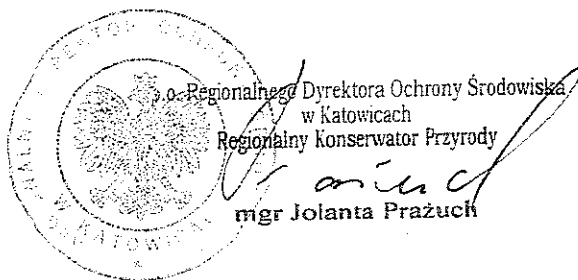
Katowice, dnia 02.02.2020 r.

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



Wolne od opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopad 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. WOOS-a/a (Nr 24/09)

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Katowice, dnia 13.02.2009 r.

**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-Łódź-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 Ożarówice, 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:
 - „Kościelec” – na drodze powiatowej nr 08019/08020,
 - „Rząsawa” – na drodze krajowej nr 1,
 - „Lgota” – na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 43,
 - „Błachownia” – na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 46,
 - „Zawodzie” – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 908,
 - „Woźniki”,
 - „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 przeciwołnieniowych, 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

Stwierdzam zgodność z oryginałem

- 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 „Rzasawa”- 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 „Ożarówce,, 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

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Kamwice, dnia 02.02.2023r.

- 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).

p.o. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Katowicach
Regionalny Konserwator Przyrody

mgr Jolanta Prażuch

Stwierdzam zgodność z oryginałem