



Wojewoda Łódzki

RR.I-7045/5850/1687/01

BP/17
p. Lewicka
24.07.02

Łódź, dnia 10 lipca 2002 r.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
KANCELARIA GŁÓWNA
WPEŁNIO
2002 -07- 17
DOCMAN..... 211729

MPi
DYREKTOR
BIURA MINISTRA
mgr inż. Jan Sawicki

DECYZJA Nr 1/2002

o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity - Dz.U. nr 98 z 2000 r., poz. 1071 z późniejszymi zmianami), art. 21 ust. 1 i art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (tekst jednolity: Dz.U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192 z późniejszymi zmianami), zgodnie ze wskazaniami lokalizacyjnymi Nr 9/99, wydanymi przez Ministra Spraw Wewnętrznych

i Administracji w dniu 31 grudnia 1999r., po rozpatrzeniu wniosku Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad z dnia 14 listopada 2001 r. o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-1 dla odcinka od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk”

u s t a l a m:

lokalizację autostrady płatnej A-1 od węzła „Tuszyn” km 336+000 do węzła „Kamieńsk” km 375+800 przebiegającą przez:

1. powiat łódzki – wschodni:
 - gmina Tuszyn,
2. Piotrków Trybunalski,
3. powiat piotrkowski:
 - gmina Moszczenica,
 - gmina Grabica,
 - gmina Wola Krzysztoporska,
 - gmina Rozprza,
4. powiat radomszczański
 - miasto Kamieńsk
 - gmina Kamieńsk

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Departament Dróg Publicznych
SEKRETARIAT
23. 07. 2002
WPEŁNIO
Nr DOCMAN..... 211729

Linie rozgraniczające teren w/w odcinka autostrady oznaczono linią koloru zielonego na załączniku graficznym nr 1 w skali 1: 5000.

Inwestycja obejmuje budowę odcinka autostrady płatnej A-1 węzeł „Tuszyn” (bez węzła) – węzeł „Kamieńsk” (włącznie z węzłem) o długości 39,8 km, mającą na celu dostosowanie istniejącej autostrady A-1 na odcinku węzeł „Tuszyn” – węzeł „Bełchatów” oraz drogi krajowej nr 1 na odcinku węzeł „Bełchatów” – węzeł „Kamieńsk” do wymagań autostrady płatnej poprzez, w szczególności:

MPi.4950
18.07.02

A. przebudowę:

1. autostrady do przekroju docelowo dwie jezdnie po trzy pasy ruchu, a na odcinku węzeł „Piotrków” – węzeł „Bełchatów” do dwóch jezdni po cztery pasy ruchu, w tym:
 - konstrukcji nawierzchni,
 - węzłów drogowych:
 - węzła „Piotrków”
 - korektę łącznic,
 - węzła „Bełchatów”
 - przebudowę niektórych łącznic,
 - przebudowę drogi zbierająco - rozprowadzającej,
 - budowę drugiej drogi zbierająco - rozprowadzającej,
2. obiektów w ciągu autostrady:
 - obiektów mostowych MA(I)-305, MA(I)-311, MA(I)-314,
 - wiaduktów autostradowych WA(I)-284, WA(I)-301
 - przejazdów gospodarczych PG(I)-289, PG(I)-294, PG(I)-298, PG(I)-303, PG(I)-307, PG(I)-309, PG(I)-313,
3. obiektów inżynierskich „nad” autostradą – przebudowa i remont
 - wiaduktów nad autostradą: WD(I)-283, WD(I)-285, WD(I)-286, WD(I)-287, WD(I)-288, WD(I)-290, WD(I)-291, WD(I)-292, WD(I)-293, WD(I)-295,
4. dróg obsługujących teren przyległy do autostrady (serwisowych),
5. kanalizacji deszczowej i systemu odwadniania,
6. przepustów pod autostradą,
7. miejsc obsługi podróżnych - MOP II (adaptację),
8. kolidujących dróg
 - krajowych
 - wojewódzkich
 - powiatowych
 - gminnych
9. kolidujących urządzeń
 - energetycznych
 - telekomunikacyjnych
 - wodociągowych
 - ropociągu
 - melioracyjnych
 - gazowych
 - kanalizacyjnych,
10. oświetlenia autostrady na odcinku węzeł „Piotrków” – węzeł „Bełchatów”.

B. Budowę:

1. placu poboru opłat „Jeżów”
2. placu poboru opłat „Papież”
3. węzła „Kamieńsk” wraz ze stacją poboru opłat
4. obwodu utrzymania autostrady OUA „Kamieńsk”
5. obiektów inżynierskich:
 - wiaduktów: WD(P)-297, WD(P)-299, WD(P)-300, WD(P)-304, WD(P)-306, WD(P)-308, WD(P)-310, WD(P)-312, WD(P)-315, WD(P)-316,
 - kładki dla pieszych: KP(P) 302,
 - przejazdu gospodarczego: PG(I)296,
6. urządzeń ochrony środowiska na całym odcinku takich jak: ekrany akustyczne, zieleni osłonowa, urządzenia podczyszczające ścieki, urządzeń bezpieczeństwa ruchu:

- oznakowań pionowych i poziomych
- ogrodzenia
- barier
- urządzeń monitoringu i zarządzania ruchem
- osłon przeciwoślnościowych,
- 7. środków łączności,
- 8. dróg serwisowych,
- 9. pasów technologicznych,
- 10. wjazdów i przejazdów awaryjnych,
- 11. oświetlenia,
- 12. doprowadzenia mediów do PPO, MOP, SPO i OUA.

WARUNKI PROJEKTOWANIA I REALIZACJI INWESTYCJI:

I. Warunki techniczne:

1. Rozwiązania techniczne i konstrukcyjne obiektów inżynierskich winny uwzględniać ukształtowanie i charakter zagospodarowania terenu oraz jego walory krajobrazowe.
2. Parametry techniczne autostrady, dróg przebudowywanych w związku z jej realizacją oraz obiektów inżynierskich i innych obiektów związanych z obsługą autostrady muszą spełniać wymogi:
 - rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. Nr 12, poz. 116),
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735).
3. Projekt budowlany autostrady winien spełniać warunki techniczne i funkcjonalne w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obronne państwa.
4. Na etapie projektu budowlanego należy rozwiązać problem włączenia drogi krajowej nr 12 do autostrady w rejonie węzłów „Piotrków” i „Bełchatów”.
5. W zakresie węzłów drogowych:
 - a) na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk” należy zaplanować dodatkowe wjazdy awaryjne, które w wypadkach szczególnych byłyby wykorzystywane przez straż pożarną oraz jednostki ratownictwa technicznego, chemicznego i ekologicznego i stanowiłyby dodatkowe połączenie zamkniętego odcinka autostrady z pozostałą siecią dróg publicznych.
 - b) zastosowane typy węzłów drogowych powinny zapewniać wszystkie relacje transportowe z każdego kierunku.
6. Powiązanie autostrady z istniejącym uzbrojeniem oraz budowa i przebudowa infrastruktury technicznej położonej poza liniami rozgraniczającymi autostrady ustalonymi niniejszą decyzją wymaga uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w trybie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139 z późniejszymi zmianami).
7. Na etapie projektu budowlanego należy w uzgodnieniu z Państwową Strażą Pożarną opracować i przedstawić Wojewodzie Łódzkiemu do uzgodnienia założenia planów

ratunkowych zmniejszających skutki katastrof drogowych, powodujących przedostanie się do środowiska substancji niebezpiecznych.

8. W projektowaniu i realizacji autostrady należy zastosować rozwiązania techniczne i technologiczne uwzględniające postęp naukowo techniczny, pozwalające na maksymalną ochronę środowiska oraz zdrowia ludzi przed zagrożeniami i dotrzymanie standardów jakości środowiska zapewniające:
 - zachowanie cennych ekosystemów i różnorodności biologicznej,
 - utrzymanie równowagi przyrodniczej,
 - zapobieganie i ograniczanie zanieczyszczeń,
 - kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

II. Warunki wynikające z ochrony środowiska:

1. Na etapie poprzedzającym uzyskanie pozwolenia na budowę wymagany jest obowiązek dokonania uzgodnienia, o którym mowa w art. 48 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62 poz. 627 z późniejszymi zmianami) polegający na przedłożeniu Wojewodzie Łódzkiemu, jako organowi ochrony środowiska, projektu budowlanego oraz raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, który winien spełniać wymogi określone w art. 52 wskazanej ustawy.
2. Projekt budowlany powinien w szczególności uwzględniać:
 - a) ograniczenie emisji hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej poprzez zaprojektowanie odpowiednich zabezpieczeń akustycznych, a w przypadku ich braku określenie granic obszaru ograniczonego użytkowania oraz warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki zlokalizowane w tym obszarze;
 - b) ograniczenie emisji do powietrza poprzez zaprojektowanie pasów gęstej zieleni izolacyjnej w obszarze bezpośrednio przylegającym do pasa drogi;
 - c) takie usytuowanie i rozwiązania techniczne obiektów inżynierskich na ciekach naturalnych, kanałach i rowach, które zapewniają:
 - drożność istniejących systemów przepływu wód, w tym odtworzenie istniejących systemów wodno – melioracyjno - drenarskich,
 - wyeliminowanie możliwości zakłócenia stosunków wodnych,
 - zachowanie biologicznych stosunków w środowisku wodnym;
 - d) ograniczenie możliwości wystąpienia zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych, a w szczególności w obszarze zlewni Zbiornika Sulejowskiego, w tym zanieczyszczenia związkami ropopochodnymi, poprzez zaprojektowanie urządzeń ujmujących wody opadowe i oczyszczających je przed zrzutem do wód lub ziemi;
 - e) zapewnienie odpowiedniej ilości przejazdów gospodarczych i przejść dla dzikiej zwierzyny;
 - f) rozwiązania techniczne dotyczące gromadzenia oczyszczania i odprowadzania ścieków socjalno-bytowych i technologicznych, gospodarowania odpadami oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu w miejscach lokalizacji zaplecza budowy, a w szczególności lokalizacji wytwórni mas bitumicznych oraz produkcji materiałów budowlanych z użyciem kruszywa, łącznie z uzasadnieniem wyboru miejsca usytuowania zaplecza pod względem wymogów ochrony środowiska;
 - g) rozwiązania zapewniające standardy jakości środowiska w miejscu lokalizacji MOP i OUA.

3. Na obecnym etapie postępowania zasięg obszarowy stref ponadnormatywnego oddziaływania autostrady - licząc od zewnętrznej krawędzi jezdni, wynika z analiz przeprowadzonych na etapie wskazań lokalizacyjnych i wynosi:
 - a) I – strefa oddziaływań ekstremalnych – 20 m, w której mogą znaleźć się wyłącznie pasy zieleni izolacyjnej,
 - b) II – strefa zagrożeń – 60 m, w której należy wprowadzić ograniczenia dotyczące zakazu upraw warzyw i owoców przeznaczonych do bezpośredniego spożycia,
 - c) III - strefa uciążliwości – 150 m z poszerzeniem jej na obszarach o intensywnej zabudowie do 250 m., jako strefy potencjalnie negatywnych skutków dla ludzi, głównie w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej i obiektów użyteczności publicznej

III. Warunki ochrony dóbr kultury

Przed uzyskaniem pozwolenia na budowę należy:

- a) przeprowadzić uzupełniające archeologiczne badania powierzchniowe i sondażowe, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1c rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5 czerwca 1995 r. w sprawie wymagań jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną (Dz. U. 64, poz. 332), w zakresie określonym w ocenie oddziaływania autostrady na dobra kultury, opracowanej na etapie wskazań lokalizacyjnych, zgodnie ze wskazaniem rzeczoznawców na odcinku trasy od km 374 do km 375,5.
- b) przeprowadzić archeologiczne badania wykopaliskowych obiektów (stanowisk) narażonych na całkowite zniszczenie, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 4c rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5 czerwca 1995 r. w sprawie wymagań jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną (Dz. U. 64, poz. 332) zgodnie z założeniami oceny oddziaływania autostrady na dobra kultury objęte ochroną.

IV. Ochrona interesów osób trzecich

W trakcie projektowania, realizacji i eksploatacji inwestycji należy uwzględnić wszelkie warunki i normy wynikające z obowiązującego prawa budowlanego oraz ustaw szczególnych, a w szczególności zapewniające:

- dostęp do drogi publicznej,
- możliwość korzystania z urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej,
- dopływ światła dziennego do budynków mieszkalnych,
- ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez autostradę w czasie budowy i eksploatacji, poprzez właściwą organizację placu budowy oraz wprowadzenie zabezpieczeń ograniczających niekorzystny wpływ autostrady w trakcie budowy i eksploatacji, wykorzystanie w projektowaniu i realizacji najnowszych, dostępnych rozwiązań technicznych
- odszkodowanie z tytułu ograniczeń w użytkowaniu terenu w trakcie budowy i eksploatacji autostrady.

Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1, stanowiący zbiór map ewidencyjnych gruntów w skali 1:5000, ponumerowanych od 1 do 22, na których kolorem zielonym określone zostały granice lokalizacji autostrady A-1.

U z a s a d n i e

Decyzja o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła Kamieńsk została wydana na wniosek Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad z dnia 14 listopada 2001 r. (wpływ 16 listopada 2001 r.) znak: ABiEA/WIA/A-1/533/7964/2001 w oparciu o dokumentację stanowiącą załącznik do tego wniosku. Przebieg autostrady jest zgodny z ustalonym wskazaniem lokalizacyjnym Nr 9/99 wydanym przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 31 grudnia 1999 r.

Inwestycja objęta niniejszą decyzją polega na przebudowie istniejącej autostrady A-1 na odcinku węzeł „Tuszyn” – węzeł „Belchatów” oraz drogi krajowej nr 1 na odcinku węzeł „Belchatów” – węzeł „Kamieńsk” i dostosowaniu tych dróg do wymogów i parametrów autostrady A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk”.

Projektowane na tym odcinku działania inwestycyjne doprowadzą do poprawy stanu środowiska i bezpieczeństwa na drodze prowadzącej duży ruch pojazdów, a w rezultacie służyć będą ochronie życia i zdrowia ludzi. Temu celowi sprzyjać będzie:

a) w zakresie bezpieczeństwa ruchu:

- poprawa płynności ruchu poprzez dostosowanie autostrady do przekroju docelowo dwie jezdnie po trzy pasy ruchu, a na odcinku węzeł „Piotrków” – węzeł „Belchatów” do dwóch jezdni po cztery pasy ruchu,
- wygrozdzenie autostrady,
- bezkolizyjne przejazdy i przejścia dla pieszych,
- bariery ochronne, osłony przeciwoślńieniowe,
- urządzenia łączności, systemy monitoringu, stacje meteorologiczne,
- odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome autostrady,
- system dróg serwisowych,
- Miejsca Obsługi Podróżnych,
- Obwód Utrzymania Autostrady itp.,

b) w zakresie ochrony środowiska:

- realizacja obiektów takich jak ekrany akustyczne,
- zieleń izolacyjna osłonowa i krajobrazowa, zieleń dogęszczająca w obrębie kompleksów leśnych,
- urządzenia podczyszczające odprowadzane wody i ścieki,
- urządzenia i elementy budowlane zabezpieczające przed zanieczyszczeniem wody powierzchniowe i podziemne,
- budowa bezkolizyjnych przejść dla zwierząt,
- monitoring poszczególnych elementów środowiska,
- ewentualny wykup budynków położonych w strefie zagrożeń.

W decyzji niniejszej uwzględniono warunki, wymogi i zalecenia w zakresie dotyczącym ochrony środowiska wynikające z udzielonych wskazań lokalizacyjnych nr 9/99 z dnia 31 grudnia 1999 r. oraz poprzedzających je uzgodnień w szczególności obejmujące:

1. Przejście autostrady przez obszar zlewni Zbiornika Sulejowskiego.
2. Konieczne rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływania autostrady.
3. Zasięg obszaru, w którym nie będą dotrzymane standardy jakości środowiska, jako szacunkowy zasięg, na podstawie którego prowadzone będą pogłębione analizy zmierzające do ustalenia potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zmiana przepisów szczególnych dotyczących ochrony środowiska, wprowadzonych po udzieleniu wskazań lokalizacyjnych dla przedmiotowego odcinka autostrady, w szczególności dotyczących zagadnienia określenia we wskazaniach lokalizacyjnych odcinków newralgicznych z uwagi na uwarunkowania ochrony środowiska lub możliwość wystąpienia konfliktów społecznych, co w tym przypadku nie miało miejsca, spowodowała, że część warunków zawartych we wskazaniach lokalizacyjnych nr 9/99 z dnia 31.12.1999 r. nie mogła zostać uwzględniona na etapie ustalania lokalizacji autostrady.

Biorąc powyższe pod uwagę:

1. Wskazano na obowiązek kontynuacji procedury oceny oddziaływania na środowisko na etapie pozwolenia na budowę przedsięwzięcia.
2. Zasięg obszarowy stref ponadnormatywnego oddziaływania wynikający z analiz przeprowadzonych na etapie wskazań lokalizacyjnych winien podlegać uszczegółowieniu w procedurze oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzonej na etapie projektu budowlanego. Ostateczne ustalenia zależne będą od rozstrzygnięć w sprawie potrzeby ustalenia obszaru ograniczonego użytkowania.
3. Dodatkowe obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, które mogą zostać nałożone fakultatywnie na podstawie art. 56 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, określone zostaną decyzją o pozwoleniu na budowę autostrady. Obowiązki te w szczególności zmierzać będą do:
 - a) monitorowania wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb dla obszarów podatnych na degradację środowiska gruntowo-wodnego w miejscach przecięcia trasą autostrady oraz gromadzenia i odprowadzenia ścieków,
 - b) monitorowania klimatu akustycznego i powietrza w rejonach występowania obszarów zabudowy mieszkaniowej bądź przeznaczonych do zagospodarowania na cele mieszkalnictwa,
 - c) ustalenia tras transportu materiałów budowlanych i kruszywa wykorzystywanych przy budowie autostrady oraz określenia skutków zmian stanu środowiska wynikających z wykorzystywania dróg publicznych i innych wyznaczonych do tego celu dróg,
 - d) wykonanie inwentaryzacji zespołów roślinnych oraz zwierzęcych, przy czym dla tych ostatnich w zależności od potrzeb, na obszarze podlegającym przekształceniu w związku z prowadzonymi robotami przy realizacji przedsięwzięcia.

Wskazania lokalizacyjne zostały wydane w oparciu o przepisy prawa obowiązujące w dniu ich wydania, w tym między innymi o przepisy ustawy z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska. (tekst jednolity: Dz. U. z 1994 r. Nr 49, poz. 196 z późniejszymi zmianami). W dniu 1 października 2001 r. weszła w życie ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami). Wniosek Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrady, złożony w dniu 16 listopada 2001 r., winien więc być rozpatrywany w oparciu o przepisy nowej ustawy.

Zgodnie z § 1 pkt 9 rozporządzenia Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 14 lipca 1998 r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji (Dz. U. Nr 93, poz. 589), które obowiązuje do czasu wydania nowego rozporządzenia w tej sprawie przez Radę Ministrów, autostrady są zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Dla tego rodzaju inwestycji art. 51 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska ustala obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 52 ust. 6 w/w ustawy raport wymagalny jest na etapie wskazań lokalizacyjnych. Na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji

opracowanie raportu i przeprowadzenie kolejnego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wymagalne jest, zgodnie z art. 46 ust. 4 pkt 8 w/w ustawy, jedynie dla odcinków newralgicznych określonych we wskazaniach lokalizacyjnych.

Ze względu na fakt, że wskazania lokalizacyjne Nr 9/99 dla autostrady A-1 na odcinku Łódź – Gorzyczki wydane zostały pod rządami przepisów obowiązujących w grudniu 1999 r. nie zostały w nich określone odcinki newralgiczne. Wskazania lokalizacyjne określały natomiast odcinki trasy autostrady szczególnie wrażliwe ze względów środowiskowych.

Organ I instancji, po analizie treści wskazań lokalizacyjnych, postanowił wezwać w dniu 28 listopada 2001 r. Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk” o raport o oddziaływaniu autostrady na środowisko. Jako podstawę prawną wezwania organ powołał art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami) i § 1 pkt 9 rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów naturalnych i Leśnictwa z dnia 14 lipca 1998 r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji (Dz.U. Nr 93, poz. 589) oraz art. 64 ust. 2 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Pismem z dnia 10 grudnia 2001 r. znak: ABiEA/WIA/A-1/570/8370/2001 Prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad poinformował Wojewodę Łódzkiego, że wezwanie z dnia 28 listopada 2001 r. uznaje za nie uzasadnione i wniósł do Wojewody Łódzkiego o rezygnację z żądania uzupełnienia wniosku o raport o oddziaływaniu autostrady na środowisko. Zdaniem Prezesa postępowanie lokalizacyjne dla w/w odcinka autostrady rozpoczęło się nie z dniem 16 listopada 2001 r., lecz z chwilą złożenia wniosku o udzielenie wskazań lokalizacyjnych na przedmiotowy odcinek, tj. w dniu 14 marca 1997 r. Jako uzasadnienie tego stanowiska powołane zostało postanowienie NSA z dnia 1 kwietnia 1996 r. (sygnatura IV S.A. 1371/95, IV S.A. 1372/95).

Ponadto w piśmie tym Prezes Agencji stwierdził, że cyt. „ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (tekst jednolity – Dz.U. z 2001 r. Nr 10, poz. 1192 z późniejszymi zmianami) w rozdziale IV określa tryb ustalania lokalizacji autostrady. Jest on dwuetapowy. Pierwszy etap dotyczy wskazań lokalizacyjnych, które określają ogólny przebieg korytarza autostrady, uzgadniany bądź opiniowany przez wskazane ustawowo naczelne bądź centralne organy administracji państwowej. Z chwilą złożenia wniosku o udzielenie wskazań lokalizacyjnych rozpoczyna się postępowanie lokalizacyjne, które kończy się dopiero wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady. Etap wskazania lokalizacyjnego nie jest odrębnym postępowaniem administracyjnym gdyż ani przepisy ustawy o autostradach płatnych ani przepisy Kpa nie przewidują ich udzielenia w formie decyzji, tezę niniejszą potwierdzają w/w postanowienia NSA. Tym samym w sprawie powyższej znajduje zastosowanie przepis art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 27 lipca 2001 o wprowadzeniu ustawy prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw mówiący, że „do spraw wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy, a nie zakończonych decyzją ostateczną stosuje się przepisy dotychczasowe” czyli do przedmiotowego postępowania powinny mieć zastosowanie przepisy dotychczasowe. W związku z powyższym wezwanie do uzupełnienia wniosku nie jest uzasadnione...”

Organ I instancji nie podzielił tego poglądu, nie znajdując także jego uzasadnienia w powołanych postanowieniach NSA. W rezultacie powstałej różnicy poglądów odbyło się w dniu 28 grudnia 2001 r. spotkanie u Wicewojewody Łódzkiego, którego celem było ich ujednolicenie. W trakcie spotkania ustalono, że sprawa zostanie ponownie przeanalizowana przez obie strony, które wzajemnie się poinformują o swoim stanowisku

W dniu 24 stycznia 2002 r. przedstawiciel ABiEA przekazał informację, że Prezes Agencji zgadza się ze stanowiskiem Wojewody Łódzkiego w sprawie terminu wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk”. Jednocześnie Agencja wystąpiła do Ministra Środowiska z zapytaniem o wymagalność raportu o oddziaływaniu autostrady na środowisko do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk”.

Na kolejnym spotkaniu w dniu 25 lutego 2002 r. ustalono, że Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad uzyska od biegłych autorów ocen oddziaływania autostrady na środowisko oświadczenia, iż na odcinku autostrady będącym przedmiotem wniosku nie ma odcinków newralgicznych, tj. szczególnie wrażliwych i dlatego narażonych na negatywne oddziaływanie autostrady, których obecność wymaga wykonania dodatkowych analiz w formie raportu oddziaływania autostrady.

Uwzględniając:

- ♦ stanowisko Ministerstwa Środowiska zawarte w piśmie z dnia 7 marca 2002 r. znak: DIIRT-073-704/02/TK, w którym zawarte jest stwierdzenie:

„...Mimo, że istniejące wcześniej nazewnictwo, t.j. przed 1 stycznia 2001 r., nie wyróżniało odcinków newralgicznych (dopiero ustawa o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz ustawa POŚ wprowadziły taką nazwę), nie jest to wystarczającym powodem żeby nie przeprowadzać postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko na etapie decyzji lokalizacyjnej. Należy uznać, że odcinki szczególnie wrażliwe ze względów środowiskowych lub społecznych powinny być traktowane jako newralgiczne w duchu nowych przepisów. Dlatego stoimy na stanowisku, że dla odcinków wskazanych – w ocenie oddziaływania na środowisko (OOŚ) sporządzonej na etapie wskazań lokalizacyjnych oraz w samych wskazaniach i postanowieniu Ministerstwa Środowiska uzgadniającym te wskazania – jako szczególnie wrażliwe, ze względów środowiskowych lub społecznych należy na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady przeprowadzić postępowanie w sprawie OOŚ, a więc tym samym należy sporządzić raport o oddziaływaniu autostrady na środowisko.

Z uwagi na fakt, że na przebiegu autostrady A-1 Tuszyn - Kamieńsk nie wskazano takich odcinków (newralgicznych – wrażliwych), **nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie OOŚ na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady.**”,

oświadczenia:

- ♦ Geosan s.c. Zakładu Ochrony Środowiska – autora Aneksu 4 – Ochrona środowiska, opracowanego do materiałów do decyzji lokalizacyjnej z dnia 1 marca 2002 r.,
 - ♦ Transprojektu – Warszawa sp. z o.o. – autora dokumentacji do decyzji lokalizacyjnej z dnia 11 marca 2002 r. znak: PD-298/349/2002,
 - ♦ Pana Radosława Kucharskiego, biegłego Wojewody Mazowieckiego, że na odcinku autostrady A-1 od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk” nie zidentyfikowano odcinków newralgicznych,
 - ♦ oraz treść art. 53 ustawy – Prawo ochrony środowiska,
- organ I instancji odstąpił od wymagania sporządzenia raportu i przeprowadzenia postępowania w sprawie OOŚ na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji w/w odcinka autostrady.

Zgodnie z art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192 z późniejszymi zmianami) w Gazecie Wyborczej Łódź z dnia 7 maja 2002 r. zamieszczone zostało obwieszczenie Wojewody

Łódzkiego, zawiadamiające o wszczęciu w dniu 16 listopada 2001 r., na wniosek Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk”. Obwieszczenie zawierało informację o możliwości zapoznania się z przebiegiem autostrady w terminie do dnia 24 maja 2002 r.

Obwieszczenia tej samej treści zostały także umieszczone, w dniu 7 maja 2002 r., na tablicach ogłoszeń we wszystkich urzędach gmin, przez które przebiega odcinek autostrady A-1 będący przedmiotem niniejszej decyzji.

W związku z obwieszczeniem zgłoszone zostały następujące wnioski:

1. Wojewódzki Oddział Służby Ochrony Zabytków w Łodzi, Delegatura w Piotrkowie Trybunalskim, pismem z dnia 21 maja 2002 r. przypomniał o potrzebie przeprowadzenia badań archeologicznych w związku z występującymi w rejonie odcinka autostrady A-1, będącego przedmiotem decyzji, stanowisk archeologicznych. Wnioski te zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji w zakresie dla niej właściwym.
2. Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego poinformował pismem z 23 maja 2002 r. znak: AB.I-0704/2/02, że granice inwestycji są niezgodne z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego miasta. Biorąc pod uwagę art. 25 ust. 1 ustawy o autostradach płatnych organ I instancji uznał, że sprawa ta nie jest przedmiotem rozstrzygnięć niniejszej decyzji i będzie rozpatrzona w odrębnym trybie.
3. Pismem z dnia 23 maja 2002 r. znak: IM.III.5540/13/02 Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego zwrócił uwagę na fakt, że we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk” brak jest powiązań autostrady z drogą krajową nr 12. Organ I instancji uznał zasadność wniosku Prezydenta Miasta Piotrkowa i zobowiązał do rozwiązania tego problemu na etapie opracowywania projektu budowlanego.

Wiecej wniosków nie zgłoszono.

W tej sytuacji należało orzec jak w sentencji

Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie do Ministra Infrastruktury 00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6, które wniesć należy za pośrednictwem Wojewody Łódzkiego w terminie 14 dni od dnia jej obwieszczenia w prasie lokalnej i urzędach gmin.

Wojewoda Łódzki

Krzysztof Makowski

Otrzymują:

1. Pan Tadeusz Suwara
Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg
Krajowych i Autostrad
00-921 Warszawa,
ul. Wspólna 1/3
2. Pan Marek Pol
Minister Infrastruktury
00-928 Warszawa,
ul. Chałubińskiego 4/6
3. Pan Andrzej Pol
Prezydent Miasta
Piotrkowa Trybunalskiego
4. Pan Tadeusz Walas
Burmistrz Miasta Tuszyna
5. Pani Edwarda Wójcik
Wójt Gminy Grabica
6. Pan Tadeusz Sokół
Wójt Gminy Moszczenica
7. Pan Tadeusz Gaworski
Burmistrz Miasta Kamieńsk
8. Pan Bogdan Kazub
Wójt Gminy Wola Krzysztoperska
9. Pan Ryszard Witek
Wójt Gminy Rozprza
10. Wojewódzki Konserwator
Zabytków