



Łódź, dnia 10 października 2002 r.

Wojewoda Łódzki

RR.I-7045/1888/377/02

**DECYZJA Nr 2/2002**  
**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. Nr 110 z 2001 r., 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 28 marca 2002 r. o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-1 dla odcinka od węzła „Kamieńsk” do granicy województwa śląskiego

**u s t a l a m:**

lokalizację autostrady płatnej A-1 od węzła „Kamieńsk” km 375+800 do granicy województwa śląskiego km 399+742,51 przebiegającą przez następujące gminy powiatu radomszczańskiego:

- gminę Kamieńsk
- miasto Kamieńsk
- gminę Gomunice
- gminę Dobryczyce
- gminę Ładzice
- miasto Radomsko
- gminę Radomsko.

Linie rozgraniczające teren w/w odcinka autostrady oznaczono linią koloru zielonego na załączniku graficznym nr 1 w skali 1: 5000. Linie rozgraniczające teren autostrady pokrywają się z liniami rozgraniczającymi pas drogowy autostrady.

Inwestycja obejmuje:

- budowę odcinka autostrady płatnej A-1 o długości 23,94 km od węzła „Kamieńsk” (bez węzła) do granicy województwa łódzkiego z województwem śląskim,
- budowę węzła autostradowego „Radomsko” na drodze krajowej nr 42 wraz ze stacją poboru opłat (SPO),
- miejsc obsługi podróżnych (MOP):
  - kategorii III w km 379+200 po stronie wschodniej,
  - kategorii III w km 388+800 po stronie wschodniej,
  - kategorii II w km 388+800 po stronie zachodniej,
- obiekty inżynierskie w ciągu autostrady:
  - wiadukt WA325,
  - mosty – MA321, MA337,

- przejazdy gospodarcze – PG317, PG319, PG320, PG322, PG323, PG326, PG329, PG330, PG334, PG338,
- przejście dla pieszych PP328,
- obiekty inżynierskie nad autostradą:
  - wiadukt w węźle WW330,
  - droga krajowa WD332,
  - drogi powiatowe – WD(I)318, WD(I)324, WD327, WD336,
  - droga gminna WD335,
  - przejście dla zwierząt PZ320a.
- nowoprojektowane uzbrojenie techniczne autostrady i obiektów towarzyszących,
- przełożenie i zabezpieczenie urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej, kolidujących z projektowaną autostradą, jej wyposażeniem i przebudowywaną siecią drogową,
- przebudowę istniejących dróg, przeciętych autostradą oraz budowę dróg dojazdowych o długościach uzależnionych od przyjętych rozwiązań technicznych,
- wykonanie zabezpieczeń przed negatywnym oddziaływaniem autostrady na środowisko, tj.:
  - pasy zieleni izolacyjnej o szerokości i długości uzależnionej od warunków lokalnych,
  - pasy zieleni dogęszczającej w lasach o szerokości 20 m i długości uzależnionej od warunków lokalnych,
  - ekrany akustyczne i wymianę okien w budynkach mieszkalnych na okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej, w zależności od potrzeb,
- wykup i likwidację budynków mieszkalnych i gospodarczych w granicach inwestycji.

## **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 obronny państwa.
  - na przedmiotowym odcinku autostrady należy zaplanować dodatkowe wjazdy awaryjne, które w wypadkach szczególnych byłyby wykorzystywane przez straż pożarną oraz jednostki ratownictwa technicznego, chemicznego i ekologicznego oraz stanowiłyby dodatkowe połączenie zamkniętego odcinka autostrady z pozostałą siecią dróg publicznych.
  - zastosowane typy węzłów drogowych powinny zapewniać wszystkie relacje transportowe z każdego kierunku.



4. W związku z przecięciem projektowaną autostradą obszaru gminy Ładzice należy, na etapie projektu budowlanego, ponownie przeanalizować propozycje Zarządu Gminy dotyczące zaprojektowania możliwie najkorzystniejszego rozwiązania połączeń obu części gminy.
5. 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).
6. 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.
7. 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 biologicznej,
  - zapobieganie i ograniczanie zanieczyszczeń,
  - kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko stosownie do obowiązujących w tym zakresie przepisów.

## II. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska:

1. Projekt budowlany powinien w szczególności uwzględniać:
  - a) ograniczenie emisji hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej poprzez zaprojektowanie odpowiednich zabezpieczeń akustycznych, a w przypadku braku możliwości zapewnienia standardów jakości środowiska na terenach podlegających ochronie akustycznej, 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 biologicznej równowagi środowiska wodnego,
    - ograniczenie możliwości wystąpienia zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych, w tym zanieczyszczenia związkami ropopochodnymi, poprzez zaprojektowanie urządzeń ujmujących wody opadowe i oczyszczających je przed zrzutem do wód lub ziemi.
  - d) zapewnienie odpowiedniej ilości przejazdów gospodarczych i przejść dla dzikiej zwierzyny,
  - e) 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,
- f) rozwiązania zapewniające standardy jakości środowiska w miejscu lokalizacji MOP.
2. Na obecnym etapie postępowania szacunkowy zasięg obszarowy stref ponadnormatywnego oddziaływania autostrady – licząc od zewnętrznej krawędzi jezdni, wynikający z analiz przeprowadzonych na etapie wskazań lokalizacyjnych wynosi:
- I – strefa oddziaływań ekstremalnych – ok. 20 m, w której mogą znaleźć się wyłącznie pasy zieleni izolacyjnej,
  - II – strefa zagrożeń – ok. 60 m, w której należy wprowadzić ograniczenia dotyczące zakazu upraw warzyw i owoców przeznaczonych do bezpośredniego spożycia,
  - III – strefa uciążliwości – ok. 150 m z poszerzeniem jej na obszarach o intensywnej zabudowie do ok. 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 przeprowadzić archeologiczne badania wykopaliskowe obiektów (stanowisk) narażonych na całkowite zniszczenie, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 4c w/w rozporządzenia Min. O.Ś., Z.N. i L. z dnia 5 czerwca 1995 r. 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 innych 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
- odszkodowania 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 15, na których kolorem zielonym określone zostały granice lokalizacji autostrady A-1.

### Uzasadnienie

Decyzja o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-1 na odcinku od węzła „Kamieński” (bez węzła) do granicy z województwem śląskim została wydana na wniosek Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad z dnia 28 marca 2002 r. (data wpływu: 2 kwietnia 2002 r.) znak: ABiEA/WIA/A-1/161/2104/2002 o rozszerzenie prowadzonego przez Wojewodę Łódzkiego postępowania w sprawie wydania decyzji o ustalenie lokalizacji autostrady dla odcinka autostrady



A-1 od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk”, wszczętego dnia 14 listopada 2001 r. i wydanie w ramach tego postępowanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Kamieńsk” do południowej granicy województwa łódzkiego.

Pismem z dnia 9 kwietnia 2002 r. Wojewoda Łódzki poinformował Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który z dniem 1 kwietnia 2002 r. przejął obowiązki i uprawnienia Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, że nie znalazł podstaw prawnych ani merytorycznych do uwzględnienia wniosku o rozszerzenie toczącego się już postępowania. Z tych względów złożony wniosek zostaje potraktowany jako wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji płatnej autostrady A-1 dla odcinka węzeł „Kamieńsk” – południowa granica województwa.

Decyzję wydano w oparciu o dokumentację stanowiącą załącznik do wniosku z dnia 28 marca 2002 r. Przebieg autostrady jest zgodny z ustalonym wskazaniem lokalizacyjnym Nr 9/99, wydanym przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 31 grudnia 1999 r. w oparciu o przepisy prawa wówczas obowiązujące, 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 Autostrad, złożony w dniu 2 kwietnia 2002 r., winien więc być rozpatrywany w oparciu o przepisy nowej ustawy.

Na etapie ustalania lokalizacji odcinka autostrady A-1 od węzła „Tuszyn” do węzła „Kamieńsk” Prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad uzyskał stanowisko Ministra Środowiska z dnia 7 marca 2002 r. dotyczące między innymi zasad postępowania w przypadku, gdy wskazania lokalizacyjne zostały wydane pod rządami przepisów z zakresu ochrony środowiska obowiązujących przed dniem 1 października 2001 r. W piśmie tym stwierdzono między innymi: „...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.” Biorąc pod uwagę art. 46 ust. 4 pkt 8 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz w/w wyjaśnienia, organ I instancji pismem z 9 kwietnia 2002 r. zażądał uzupełnienia wniosku o oświadczenia biegłych w sprawach ochrony środowiska w kwestii występowania na przedmiotowym odcinku autostrady miejsc newralgicznych, tj. szczególnie wrażliwych ze względów środowiskowych w rozumieniu art. 46 ust. 4 pkt 8 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.).

W dniu 22 kwietnia 2002 r. organ wystąpił z pismem (znak: RR I 7045/452/02) również do gmin: Gomunice, Ładzice, Dobryszyce, Radomsko i miasta Radomsko z zapytaniem o akt prawny ustanawiający Radomszczańsko - Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu.

W odpowiedzi na powyższe wystąpienia organ otrzymał:

- pismo Zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Zbigniewa Kotlarka, z 10 czerwca 2002 r. (znak: GDDKIA/BPII/MG/071/2002) przekazujące opinię Pana Marka Mistewicza, Dyrektora Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów TRANSPROJEKT-WARSZAWA sp. z o.o. z 11 marca 2002 r. (znak: PD-298/349/2002). Z opinii tej wynika, że



na odcinku projektowanej autostrady A-1 od węzła „Kamieńsk” do południowej granicy województwa nie zidentyfikowano miejsc ani odcinków newralgicznych.

oraz

- w dniach 25 kwietnia – 17 maja 2002 r. pisma z urzędów gmin, z których wynika, że Radomszczańsko - Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu nie został ustanowiony zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami, tj. w drodze uchwały właściwej wojewódzkiej rady narodowej lub rozporządzenia właściwego wojewody. Został on jedynie określony w regionalnym planie zagospodarowania przestrzennego województwa piotrkowskiego, zatwierdzonym uchwałą nr XXV/166/88 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 27 maja 1988 r.

Mając powyższe na uwadze organ I instancji przeprowadził postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady w oparciu o przepisy ustawy o autostradach płatnych odstępując od przeprowadzenia postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko, określonego w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami). Należy podkreślić, że na etapie poprzedzającym uzyskanie pozwolenia na budowę będzie wymagany obowiązek dokonania uzgodnienia, o którym mowa w art. 48 ust. 4 w/w Prawa ochrony środowiska, polegający na przedłożeniu Wojewodzie Łódzkiemu, jako organowi ochrony środowiska, projektu budowlanego wraz z raportem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, które winny spełniać wymogi określone w art. 52 wskazanej ustawy oraz warunki wyszczególnione w rozdziale II pkt 1 niniejszej decyzji.

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

1. Konieczne rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie autostrady.
2. Szacunkowy zasięg obszaru, w którym nie będą dotrzymane standardy jakości środowiska, w granicach którego prowadzone będą pogłębione analizy zmierzające do ustalenia potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

z wyjątkiem przejścia autostrady przez obszar wymieniony w dokumentach jako Piliczańsko – Radomszczański Obszar Chronionego Krajobrazu lub Piliczańsko – Radomszczański Obszar Chroniony, który z punktu widzenia prawa nie może być traktowany jako odcinek newralgiczny ponieważ:

- nie jest obszarem ustanowionym w drodze rozporządzenia właściwego terytorialnie wojewody ani uchwały ówczesnych Rad Narodowych stopnia wojewódzkiego – organów właściwych do tworzenia tej formy ochrony krajobrazu, pod rządami wcześniej obowiązujących ustaw, tj.  
 art. 32 ust. 1, art. 33 i 67 ust. 1 pkt 1 ustawy z 20 lipca 1983 r. o systemie rad narodowych i samorządu terytorialnego (Dz. U. Nr 41, poz. 185),  
 art. 41 i 72 ustawy z 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (Dz. U. Nr 3, poz. 6),  
 art. 7, 11, 20 ustawy z 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 35, poz. 185).
- pomimo, że możliwość tworzenia przez Wojewodów lub Rady Gmin obszarów chronionego krajobrazu pojawiła się na mocy ustawy z 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 114, poz. 492), żadna z gmin leżących w tym obszarze nie podjęła w tym zakresie jakichkolwiek działań.

Należy zatem przyjąć, że zapis o obszarach chronionego krajobrazu jest zapisem planistycznym, zawartym jedynie w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego części gmin. Zapis ten obowiązuje jako prawo miejscowe, ale nie jest równoznaczny z ustanowieniem tej formy ochrony w oparciu obowiązującą ustawę o ochronie przyrody.



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 31 grudnia 1999 r. nie mogła zostać uwzględniona na etapie ustalania lokalizacji autostrady.

Biorąc powyższe pod uwagę:

1. Wskazano na obowiązek kontynuacji procedury 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 w decyzji o pozwoleniu na budowę autostrady. Obowiązki te w szczególności zmierzać będą do:
  - monitorowania wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleb dla obszarów podatnych na degradację środowiska gruntowo-wodnego w miejscach przecięcia trasą autostrady oraz gromadzenia i odprowadzania ścieków,
  - monitorowania klimatu akustycznego i powietrza w rejonach występowania obszarów zabudowy mieszkaniowej bądź przeznaczonych do zagospodarowania na cele mieszkalnictwa,
  - 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,
  - wykonania inwentaryzacji zespołów roślinnych i zwierzęcych, przy czym dla tych ostatnich w zależności od potrzeb na obszarze podlegającym przekształceniu w związku z prowadzonymi robotami przy realizacji przedsięwzięcia.

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,
- 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,

**b) w zakresie ochrony środowiska:**

- realizacja obiektów takich jak ekrany akustyczne,
- zielen izolacyjna osłonowa i krajobrazowa, zielen 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.

Zgodnie z art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (tekst jednolity: Dz. U. Nr 110, poz. 1192 z 2001 r. z późniejszymi zmianami) w Gazecie Wyborczej Łódź z dnia 16 lipca 2002 r. zamieszczone zostało obwieszczenie Wojewody Łódzkiego, zawiadamiające o wszczęciu, na wniosek Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad z 28 marca 2002 r., postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1 na odcinku od węzła „Kamieńsk.” (bez węzła) do granic z województwem śląskim. Obwieszczenia tej samej treści zostały także umieszczone na tablicach ogłoszeń we wszystkich urzędach gmin, przez które przebiega odcinek autostrady A-1 będący przedmiotem niniejszej decyzji.

W związku z obwieszczeniem złożone zostały następujące pisma:

1. Zarządu Gminy Ładzice z dnia 1 sierpnia 2002 r., w którym Zarząd przypomina o wnioskach będących przedmiotem wcześniejszej korespondencji z Transprojektem – Warszawa, projektantem odcinka autostrady stanowiącego przedmiot niniejszej decyzji. Najważniejszym z nich jest zapewnienie połączenia obu części gminy, przedzielonej projektowaną autostradą, gwarantujące jej właściwe funkcjonowanie.
2. Prezydenta Miasta Radomska z dnia 25 lipca 2002 r., który akceptując wnioskowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przebieg trasy autostrady, wnosi jednocześnie o rozważenie i zaakceptowanie własnej propozycji rozwiązania węzła Radomsko.
3. Wójta Gminy Dobryszyce z dnia 20 sierpnia 2002 r. przekazującego pismo skierowane do Marszałka Województwa Łódzkiego w dniu 22 lutego 2002 r., które stanowiło wniosek do planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Dotyczył on realizacji dodatkowego węzła autostradowego w miejscowości Stobiecko Szlacheckie w związku z realizacją zamierzeń inwestycyjnych przez współpracującą z Zarządem Gminy Spółkę „INTER D.I.C. POLAND”. Wniosek ten został przekazany ponownie przez Zarząd Gminy Dobryszyce pismem z dnia 28 sierpnia 2002 r., skierowanym do z-cy dyrektora Wydziału Rozwoju Regionalnego Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego. W piśmie tym podkreśla się, że obecnie istniejący układ w Stobiecku Szlacheckim spełnia wymagania Zarządu Gminy.

Po rozpatrzeniu w/w wniosków oraz zasięgnięciu opinii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie technicznych możliwości ich realizacji organ I instancji postanowił:

1. uznać zasadność wniosku Zarządu Gminy Ładzice i zobowiązać inwestora do rozpatrzenia zgłoszonego wniosku na etapie opracowywania projektu budowlanego dla odcinka autostrady A-1 od węzła „Kamieńsk” do granicy z województwem śląskim - warunek I.4.
2. uznać za niemożliwy do przyjęcia wniosek Prezydenta Miasta Radomska ze względu na:
  - a) niezgodność przedstawionej propozycji z wydanymi wskazaniem lokalizacyjnymi Nr 9/99; w szczególności dotyczącą nowego przebiegu drogi krajowej nr 42;
  - b) uzgodnienie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi pismem z dnia 16 lipca 2002 r. projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, sporządzanego dla fragmentu miasta Radomska, położonego w sąsiedztwie autostrady i obejmującego między innymi powiązanie go z autostradą;
  - c) brak uzasadnienia technicznego dla zastosowania węzła typu „koniczynka”, który stosowany jest na przecięciu dwóch dróg o zbliżonym natężeniu ruchu o klasach co najmniej GP. W omawianym przypadku różnica w prognozowanych natężeniach ruchu na drodze nr 1 i 42 jest kilkukrotna.
3. uznać za bezpodstawny wniosek Zarządu Gminy Dobryszyce, ponieważ jest również niezgodny ze wskazaniem lokalizacyjnymi Nr 9/99 oraz warunkami techniczno budowlanymi



dla autostrad, określonymi w rozporządzeniu Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 maja 1997 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 62, poz. 392).

Istniejące skrzyżowanie w Stobiecku Szlacheckim, zapewnia kolizyjny, w jednym poziomie, wjazd na drogę krajową nr 1. Takie rozwiązanie nie spełnia jednak warunków wymaganych dla autostrad płatnych, a w szczególności § 3 ust. 2 w/w rozporządzenia, który określa, że krzyżowanie się lub połączenie autostrady z inną drogą powinno następować na różnych poziomach.

Ponadto organ I instancji pismem z dnia 15 lutego 2001 r. poinformował Przewodniczącego Zarządu Gminy Dobryszyce o braku możliwości powiązania z przyszłą autostradą terenów przewidzianych do zmiany przeznaczenia na cele przedsiębiorczości gospodarczej w gminie Dobryszyce, położonych w sąsiedztwie drogi krajowej nr 1.

Więcej wniosków nie zgłoszono.

W tej sytuacji należało orzec jak w sentencji.

**Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie do Ministra Infrastruktury (00-928 Warszawa, ul. Chalubińskiego 4/6), które wnieść należy za pośrednictwem Wojewody Łódzkiego w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.**

Wojewoda Łódzki



Krzysztof Makowski



Otrzymują:

- ① Pan Tadeusz Suwara  
Generalny Dyrektor 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 Jerzy M. Słowiński  
Prezydent Miasta Radomska
4. Pan Tadeusz Gaworski  
Burmistrz Miasta Kamieńska
5. Pan Marian Zaborowski  
Wójt Gminy Radomsko
6. Pan Jerzy Sewerynek  
Wójt Gminy Gomunice
7. Pan Zygmunt Maks  
Wójt Gminy Dobryczyce
8. Pan Tomasz Kowalski  
Wójt Gminy Ładzice
9. a/a