



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KATOWICACH**

Katowice, 07 września 2021

WOOS.420.8.2021.JŻ.20

**DECYZJA  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735) [dalej zwanej ustawą Kpa] oraz art. 71 ust. 1, art 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 84, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 z późn. zm.) [dalej zwanej ustawą ooś], po rozpatrzeniu wniosku z 19 marca 2021 r. pełnomocnika Inwestora: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, reprezentowanego przez Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach ul. Myśliwska 5, 40-017 Katowice w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**orzekam**

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dobudowa 3 pasa autostrady A 1 na odcinku od km 416+650 do km 418+200”.
- II. Ustalić następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:
  1. Zaplecze budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów należy organizować poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, poza dolinami cieków, na terenach przekształconych antropogenicznie, utwardzonych.
  2. Materiały potencjalnie niebezpieczne dla środowiska gruntowo - wodnego, należy magazynować w szczelnych i zamykanych pojemnikach na utwardzonym podłożu.
  3. Powstające odpady należy magazynować w sposób selektywny w specjalnie do tego przystosowanych pojemnikach, w taki sposób, aby zminimalizować możliwość ich negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, a w przypadku odpadów niebezpiecznych dodatkowo na powierzchni szczelnej i utwardzonej.

4. We wszystkich ww. miejscach tj. zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i magazynowania odpadów oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych należy zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
  5. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie należy podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać).
  6. W przypadku konieczności wyznaczenia miejsc do tankowania urządzeń i maszyn, miejsca te należy wykonać na szczelnej powierzchni.
  7. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów, wody z odwodnienia odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezminiającego stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
  8. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi oraz odkłady gruntu z wykopów należy lokalizować poza ciekami/rowami, tak aby kierunek spływu powierzchniowego uniemożliwiał zanieczyszczenie wód.
  9. Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy odprowadzać do gruntu w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezminiającego stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich; ewentualne, zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy po podczyszczeniu zagospodarować tak samo, jak ww. wody niezanieczyszczone.
  10. Ruch pojazdów winien odbywać się tylko po wyznaczonych drogach dojazdowych.
  11. Należy stosować rozwiązania organizacyjne i techniczne mające na celu minimalizację emisji wtórnej pyłu z miejsc prowadzenia prac budowlanych i montażowych oraz środków transportu przewożących materiały pyliste, w szczególności poprzez:
    - a) zabezpieczenie materiałów sypkich, pylistych, stanowiących surowce do budowy oraz mas ziemnych i odpadów o takim samym charakterze, powstających podczas prac budowlanych, przed ich rozwiewaniem (np. przykrywanie plandekami, zraszanie wodą – w przypadku mas ziemnych),
    - b) czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi publiczne.
- III. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:
1. Na odcinku od km 417+531 do km 417+545 strona lewa należy zaprojektować stałe ogrodzenie i wyгородzenie ochronno-naprowadzające zwierzęta do przepustów stanowiące całość z istniejącymi elementami, zgodnie z warunkami określonymi w postanowieniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 7 marca 2014 r. znak: WOOŚ.4242.200.2012.EJ.10 i 18 stycznia 2017 r. znak:

WOOS.4242.117.2016.EJ.7, tj.:

- a) wygradzenia ochronno naprowadzające z elementów prefabrykowanych o wysokości 50 cm ponad powierzchnię terenu, wkopane 20 cm, szczelnie przylegające do powierzchni gruntu, stabilnie w nim osadzonych z przewieszką o wysokości 10 cm, z zagięciem skierowanym „na zewnątrz” od osi drogi,
- b) ogrodzenie siatką stalową wysokości 2,40 m, w tym 2,20 m nad poziom terenu, ze stabilizacją dolnej krawędzi poprzez zakopanie siatki pod powierzchnię gruntu, na głębokość 0,20 m, o zmiennej wielkości oczek (zmniejszającej się ku dołowi) kształtującej się następująco:
  - 20 x 15 cm – od 1,6 m do 2,2 m
  - 15 x 15 cm – od 0,85 m do 1,6 m
  - 10 x 15 cm – od 0,75 m do 0,85 m,
  - 5 x 15 cm – od 0,0 m do 0,75 m.

IV. Nadać niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

### Uzasadnienie

Wnioskiem z 19 marca 2021 r. pełnomocnik Inwestora: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie reprezentowanego przez Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o wydanie decyzji o środowiskowych dla przedsięwzięcia pn.: „Dobudowa 3 pasa autostrady A1 na odcinku od km 416+650 do km 418+200”.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączono:

- a) kartę informacyjną przedsięwzięcia (dalej KIP), sporządzoną przez TRAKT Sp. z o.o. Sp. k. w marcu 2021 r., wraz z załącznikami do niej,
- b) zapis dokumentacji w formie elektronicznej na płycie CD,
- c) pełnomocnictwo,
- d) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej i elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar na który będzie ono oddziaływać,
- e) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać.

Wszystkie wyżej przedstawione dokumenty były podstawą do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane zamierzenie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 – jako polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 – autostrady i drogi ekspresowe, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r.

w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. 2019, poz. 1839).

Dla analizowanego odcinka autostrady A1 wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzja wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 2 lutego 2009 r. sygn. RDOŚ-24-WOOS/66130/47/08/JB, która następnie została zmieniona decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 5 maja 2009 r. sygn. DOOŚidk-452/28/203/09/ew-8).

Biorąc pod uwagę powyższe, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p ustawy o oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach.

Dane o złożonym wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (EKOPORTAL) prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz w systemie „Baza danych o ocenach oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko” prowadzonym przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska.

W związku z faktem, iż liczba stron postępowania przekracza 10 (stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie tj. przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu), tut. Organ zastosował przepisy art. 49 Kpa, powiadamiając o wszczęciu postępowania zawiadomieniem z 6 kwietnia 2021 r., znak: WOOS.420.8.2021.JŻ.1.

Zawiadomienie zamieszczono na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach.

Wypełniając dyspozycję art. 61 § 4 ustawy Kpa, powiadomiono strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz kolejnych jego etapach, a także o prawie do czynnego udziału w każdym stadium postępowania administracyjnego, w tym prawie do przeglądania akt sprawy, sporządzania z nich notatek i odpisów oraz do zgłaszania ewentualnych uwag i wniosków.

Przedmiotowe zawiadomienie pismem z 6 kwietnia 2021 r., znak: WOOS.420.8.2021.JŻ.2 przekazano do Gminy Mykanów, Gminy Rędziny i Miasta Częstochowy celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w ww. organach.

Pismem z 8 kwietnia 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach na podstawie art. 50 kpa wezwał pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia KIP w zakresie m.in. emisji zanieczyszczeń do powietrza, uszczegółowienia informacji dotyczących odprowadzenia wód opadowych, zweryfikowania danych dotyczących wartości ruchu pojazdów.

Pismem z 20 kwietnia 2021 r. pełnomocnik Inwestora przekazał uzupełnienie KIP (aneks nr 1).

Po zapoznaniu się z uzupełnieniem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z 4 maja 2021 r. znak: WOOS.420.8.2021.JŻ.4 ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia informacji w zakresie m.in. gospodarki wodami opadowymi.

Pismem z 12 maja 2021 r. pełnomocnik Inwestora przekazał uzupełnienie KIP (aneks nr 2).

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o oś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismami z 18 maja 2021 r., znak: WOOŚ.420.18.2021.JŻ.5 oraz odpowiednio WOOŚ.420.8.2021.JŻ.6 wystąpił do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego Częstochowie o wyrażenie opinii odnośnie do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby - o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zawiadomieniem z 21 maja 2021 r. tutejszy Organ poinformował strony postępowania o przekazaniu wniosku o wydanie opinii do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego Częstochowie, jednocześnie wskazując nowy termin wydania postanowienia o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy o oś. Zawiadomienie przekazano również do Gminy Mykanów, Gminy Rędziny i Miasta Częstochowy celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w ww. organach.

Pismem z 1 czerwca 2021 r. znak.: NS-NZ.9022.164.2021 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Częstochowie wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu pismem z 28 maja 2021 r. znak.: PO.RZŚ.435.66.2021.AO wezwał do przedstawienia dodatkowych uzupełnień/wyjaśnień do KIP w zakresie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z powierzchni uszczelnionych, umożliwiających pełną i właściwą ocenę zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na cele środowiskowe jednolitych części wód.

Pełnomocnik Inwestora, w wyniku wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z 11 czerwca przekazał uzupełnienie KIP (aneks nr 3).

Ww. aneks został przekazany do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu (pismo z 15 czerwca 2021 r. znak: WOOŚ.420.8.2021.JŻ.13).

Pismem z 29 czerwca 2021 r. znak.: PO.RZŚ.435.66.2021.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wyraził opinię, że nie ma obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, jednocześnie wskazując warunki konieczne do ujęcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Tut. Organ nie wystąpił ponownie z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego Częstochowie w związku z uzupełnieniem KIP na wniosek Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu ponieważ zakres wezwań dotyczył jedynie doprecyzowania informacji zawartych w dokumentacji (w związku z uzupełnieniami nie doszło do zmian w pierwotnych założeniach inwestycyjnych).

Z zachowaniem zasady czynnego udziału stron w postępowaniu, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kpa, zawiadomiono strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy i złożenia ewentualnych uwag. Jednocześnie Organ zgodnie z art. 36 wskazał termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (Zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 16 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.8.2021.JŻ.18).

Zawiadomienie zamieszczono na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach.

Zawiadomienie przekazano również do Gminy Mykanów, Gminy Rzędziny i Miasta Częstochowy celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w ww. organach.

Do dnia wydania niniejszej decyzji żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego Organu, aby zapoznać się z aktami sprawy. Strony postępowania nie wniosły też uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy o oświadczeniu o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi publicznej, wydanie niniejszej decyzji nie jest zatem uzależnione od stwierdzenia zgodności lokalizacji planowanej przebudowy drogi z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (na postawi wyłączenia wskazanego w ww. artykule).

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa istniejącej autostrady A1 do układu docelowego – 2 jezdnie po 3 pasy ruchu. Dobudowa trzeciego pasa zostanie zrealizowana na odcinku od km 416+650 do km 418+200 w istniejącym pasie rozdziału autostrady A1.

Podstawowe cele inwestycji to:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi krajowej nr 1,
- zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego w Korytarzu Paneuropejskim.

Dobudowa trzeciego pasa autostrady A1 ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez przesunięcie obecnego miejsca zężenia z 3 do 2 pasów z okolic km 416+650 w kierunku południowym do km 418+200, czyli za łącznicę zjazdową na węzeł Rząsawa. W miejscu zjazdu na węzeł Rząsawa zmienia się znacząco struktura i natężenie ruchu, a dobudowa 3 pasa wydłuża tym samym odcinek gdzie może dochodzić do największego mieszania się ruchu pomiędzy poszczególnymi pasami. Ograniczy to w sposób znaczący ryzyko powstawania kolizji na tym odcinku drogi oraz poprawi przepustowość na odcinku objętym opracowaniem. Rozbudowa autostrady upłynni ruch w miejscu połączenia autostrady A1 z drogą krajową nr 1.

Ogólny zakres inwestycji przewiduje budowę trzeciego pasa jezdni autostrady A1 w nawierzchni betonowej o długości ok. 1,55 km wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu takimi jak: bariery ochronne, oznakowanie pionowe i poziome.

W karcie zaproponowane zostały 2 warianty planowanego przedsięwzięcia tj. wariant realizacyjny i wariant zerowy, który polega na niepodejmowaniu realizacji przedmiotowej inwestycji.

W wariantcie zerowym podstawowe elementy środowiska przyrodniczego pozostaną bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Jednak skutkiem odstąpienia od budowy trzeciego pasa autostrady A1 będzie stopniowe pogarszanie warunków funkcjonowania obecnego układu drogowego. Towarzyszyć temu będą zwiększone emisje spalin, hałasu oraz wibracji, a także narastanie kolizji pomiędzy funkcją drogi i rosnącym natężeniem pojazdów. Podjęcie wariantu inwestycyjnego pozwoli w znacznym stopniu na zmniejszenie oddziaływania pochodzącego od eksploatacji istniejącej drogi.

Po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzania oceny stwierdzono, że w przedmiotowym przypadku nie zachodzą szczególne uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy o oświadczeniu o środowiskowych uwarunkowaniach.

Etap realizacji przedsięwzięcia charakteryzować się będzie możliwością wystąpienia

oddziaływania na środowisko podczas prowadzonych robót budowlanych. W trakcie przebudowy drogi wystąpi czasowe naruszenie powierzchni gruntu, wystąpi również emisja zanieczyszczeń do powietrza, emisja hałasu, emisja odpadów typowych dla procesów budowlanych.

Na etapie realizacji przedmiotowych zadań będą miały miejsce emisje i uciążliwości typowe dla procesu budowy, tj. nieznaczne emisje spalin i pyłów do powietrza oraz hałasu powstałe w związku z pracą pojazdów, maszyn, i urządzeń oraz powstawanie odpadów, których wpływ na środowisko, z uwagi na rozmiar przedsięwzięcia nie będzie znaczący. Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter tymczasowy i ustąpią z jej zakończeniem.

Źródłem zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w czasie realizacji inwestycji będzie spalanie paliw w silnikach maszyn, urządzeń i sprzętu budowlanego (koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne) oraz samochodów transportowych. Emisja zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego z terenu inwestycji będzie miała charakter niezorganizowany. Ponadto w miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów po nieutwardzonych drogach gruntowych, jak również transportem materiałów sypkich. Źródłem zanieczyszczeń na etapie budowy będzie również emisja substancji odorotwórczych pochodzących od mas bitumicznych.

Aby maksymalnie ograniczyć oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne tutaj. Organ w niniejszej decyzji nałożył warunek mający na celu minimalizację emisji wtórnej pyłu z miejsc prowadzenia prac budowlanych oraz środków transportu przewożących materiały pyliste (warunek nr II.11). Biorąc pod uwagę charakter robót i czas trwania, ich wpływ na stan powietrza będzie ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa przebudowywanej drogi.

Eksploatacja drogi będzie związana z emisją substancji do powietrza pochodzącą ze spalania paliw poruszających się projektowanej inwestycji. Dobudowa 3 pasa spowoduje upłynnienie ruchu i nie będzie skutkować zwiększeniem skali emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych w otoczeniu autostrady A1.

Inwestycja będzie związana z czasową uciążliwością akustyczną w okresie jej budowy. Emisja hałasu z terenu realizacji przedsięwzięcia w momencie przystąpienia do prac polegających na realizacji planowanej inwestycji będzie związana z pracą maszyn budowlanych oraz z transportem materiałów budowlanych. Biorąc pod uwagę przejściowy charakter tej fazy inwestycji, uciążliwości związane z emisją hałasu będą miały charakter czasowy, nieciągły i ustaną z chwilą zakończenia budowy.

Projektowana droga przebiega w sąsiedztwie terenów rolnych. Na analizowanym odcinku nie znajduje się zabudowa podlegająca ochronie akustycznej. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 700 m od rozbudowywanego pasa autostrady. Dobudowa 3 pasa autostrady spowoduje upłynnienie ruchu. Nie przewiduje się zwiększenia skali emisji hałasu w otoczeniu inwestycji.

Podczas prac budowlanych ścieki socjalno-bytowe ujmowane i gromadzone będą poprzez system przenośnych i szczelnych sanitariatów przystosowanych do transportu kołowego. Odbiór sanitariatów prowadzony będzie przez uprawnione podmioty.

Zapotrzebowanie na wodę do celów socjalnych i pielęgnacyjnych nawierzchni betonowej realizowane będzie poprzez wykorzystanie istniejącej sieci wodociągowej (wg uzgodnienia

z jej gestorem) lub poprzez dowóz wody beczkowitzami. Powyższe jako warunek Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu nie zostało uwzględnione ponieważ wynika z warunków technicznych, które określi właściciel sieci.

W decyzji nakazano, aby na etapie realizacji wody opadowe odprowadzać do gruntu w sposób niepowodujący zakłócenia stosunków wodnych i podczyszczać zanieczyszczone wody opadowe w celu uniknięcia zanieczyszczenia gruntu i wód (warunek II.9). Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu określił, aby podczyszczenie nastąpiło do parametrów zgodnych z przepisami prawa, co tutejszy organ pominął redagując warunek, ponieważ jest to obowiązek inwestora wynikający z prawa powszechnie obowiązującego.

System odwodnienia obecnie funkcjonującej autostrady został wykonany dla docelowego przekroju poprzecznego autostrady tzn. dla przekroju 2x3, a także możliwości odprowadzenia wód opadowych do istniejących odbiorników: cieków oraz zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni odbywa się poprzez nadanie jej nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów deszczowych z osadnikami, a następnie do kolektorów grawitacyjnych i rowów drogowych trawiastych, następnie po ich podczyszczeniu w urządzeniach oczyszczających (osadnik i separator substancji ropopochodnych) trafią do odbiorników. Część wód poprzez układ rowów lub urządzeń kanalizacyjnych trafi do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych (ZB19, ZB20). Część wód z poszczególnych zlewni cząstkowych przed wprowadzeniem do odbiorników retencjonowana będzie w istniejących zbiornikach retencyjnych (ZB1, ZB2) celem dostosowania wielkości odpływu do parametrów hydraulicznych cieków. Odprowadzenie wód opadowych odbywa się poprzez system rowów przydrożnych o przekroju szczelnym oraz za pomocą sieci kanalizacji deszczowej. Przed zrzutem wód do odbiorników poza zespołem podczyszczającym zaprojektowano studnie z zastawkami, umożliwiające odcięcie dopływu do odbiorników w przypadkach awaryjnych.

W ramach dobudowy 3 pasa nie zachodzi konieczność przebudowy opisanego powyżej istniejącego systemu odwodnienia drogi na potrzeby przejścia dodatkowych wód z trzeciego pasa autostrady. Rozwiązania te zostały usankcjonowane w decyzjach wodnoprawnych.

W ramach doprojektowania 3 pasa drogi, dodano zabezpieczenie przyczółka wiaduktu autostradowego nad linią kolejową nr 146 (obiekt WA352) przed napływem wód - doprojektowano rów drogowy wraz z przepustem (km rowu drogowego 417+527,02 - 417+545,00). Ww. elementy infrastrukturalne połączone zostaną z istniejącym układem rowem drogowym odprowadzającym wody do odbiornika (rów bez nazwy – R-3-F).

Na etapie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (autostrady A1 na przedmiotowym odcinku) zostały zaprojektowane zgodnie z postanowieniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko ogrodzenia i wygradzenia ochronno-naprowadzające.

W związku z doprojektowaniem fragmentu rowu drogowego wraz z przepustem, w celu zachowania ciągłości ww. elementów i poprawnego funkcjonowania, konieczna jest korekta ogrodzenia i wygradzenia ochronno-naprowadzającego do istniejącego i nie ulegającego zmianie przejścia dla zwierząt Ppz 13 obejmującego dobudowany fragment rowu. Z wiedzy organu wynika, że prefabrykaty mogą nie stanowić wystarczającej bariery dla fauny, która może się pod nimi podkopać (gryzonie, łasicowate). Biorąc jednak pod uwagę, że parametry całego ogrodzenia i wygradzenia ochronno-naprowadzającego zostały określone w



postanowieniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 7 marca 2014 r. znak: WOOŚ.4242.200.2012.EJ.10 i z 18 stycznia 2017 r. znak: WOOŚ.4242.117.2016.EJ.7, a na etapie rozbudowy istniejącej autostrady korekty wymaga odcinek o długości ok. 14 m, w pkt. III niniejszej decyzji nałożono obowiązek zaprojektowania ww. elementów zgodnie z warunkami określonymi w ww. postanowieniach aby stanowiły całość z istniejącymi zaprojektowanymi na etapie pozwolenia na realizację inwestycji drogowej (autostrady A1) zabezpieczeniami.

Doprojektowany odcinek rowu ma odbierać wody ze skarpy drogowej (zlewnia zielona). Ładunek substancji ropopochodnych i zawiesin ogólnych zawartych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do zaprojektowanego rowu drogowego z 3 pasa drogi, muszą spełniać wymogi określone w § 17 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych (Dz. U. 2019, poz. 1311). Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych ma się odbywać na warunkach określonych w stosownych pozwoleniach wodnoprawnych.

Pozostałe elementy odprowadzenia wód: ich ilości, miejsca oraz sposób odprowadzenia pozostają bez zmian.

Uwzględniając ochronę środowiska gruntowo - wodnego tutaj. Organ określił warunki dotyczące organizacji miejsc powstania zaplecza budowy, baz magazynowo sprzętowych, magazynowania odpadów i sposobu magazynowania materiałów i odpadów, aby ryzyko przedostania się zanieczyszczeń do środowiska wodnego było minimalne. Organ uznał za konieczne wyposażenie placu budowy w środki neutralizujące ewentualne awaryjne wycieki substancji ropopochodnych oraz podejmowanie działań zmierzających do usunięcia skutków i przyczyn awarii. Ponadto w warunkach niniejszej decyzji wskazano, aby miejsca tankowania urządzeń i maszyn wyposażono w szczelną nawierzchnię. Działanie to ma na celu uniemożliwienie przedostania się do gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych ewentualnych substancji mogących powodować ich zanieczyszczenie (warunki nr II.1-6).

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że planowane zamierzenie znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. W związku z powyższym tutaj. Organ zmienił warunek Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, w którym zakazano lokalizowania zaplecza budowy na obszarach zagrożonych powodzią, gdyż takie obszary w rejonie inwestycji nie występują. Dyrektor wskazał również w swojej opinii, aby na odcinku gdzie inwestycja przecina ciek Sękownica (Wierzchowina) prace prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem ich brzegów i zasypaniem oraz przedostaniem się substancji chemicznych do wód powierzchniowych. Należy również zapewnić stały przepływ wód oraz nie dopuścić do zanieczyszczenia wody zawiesinami i jej zamulenia. Warunek ten nie został zawarty w decyzji ponieważ zgodnie z przedstawioną kartą informacyjną przedsięwzięcia wykonywanie robót budowlanych w zakresie przedmiotowej inwestycji nie wymaga fizycznej ingerencji w środowisko wodno-gruntowe czy też ingerencji w istniejące koryta cieków. Nie mniej jednak, na odcinku, gdzie inwestycja przecina ciek Sękownica (Wierzchowina, rów R-3-F) prace prowadzone będą z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem ich brzegów i zasypaniem oraz przedostaniem się substancji chemicznych do wód powierzchniowych np. poprzez szczelnie wygrodzienie terenu budowy, stosowanie siatek i plandek zabezpieczających pod obiektami mostowymi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach nie ujął również w niniejszej decyzji warunków Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu dotyczących:

- 1) konieczności dopuszczenia do prac wyłącznie sprzętu sprawnego oraz spełniającego wymogi dopuszczające go do użytkowania,
- 2) konieczności prowadzenia stałego monitoringu stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego,
- 3) odprowadzenia wód opadowo-roztopowych i spełnienia przez nie wymogów przed odprowadzeniem ich do gruntu i urządzeń wodnych
- 4) uporządkowania terenu w granicach inwestycji po zakończeniu prac budowlanych

gdyż wynikają one bezpośrednio z odrębnych przepisów prawa (warunek 1, 3 i 4) oraz w przypadku warunku 2 jest on zbyt ogólny i nie wskazuje konkretnych założeń przeprowadzenia monitoringu tj. zakresu, częstotliwości, sposobu przetrzymywania lub przekazywania danych i jednocześnie nie dotyczy bezpośrednio warunków z zakresu ochrony środowiska.

Pozostałe warunki są zgodne z warunkami zawartymi w opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Przy zachowaniu zasad prawidłowej organizacji robót tj. stosowania się do wskazanych wyżej warunków pozwalających na ochronę środowiska gruntowo-wodnego nie przewiduje się trwałego wpływu przebudowy drogi na ten komponent środowiska.

W fazie realizacji przedsięwzięcia źródłem wytwarzania odpadów będą:

- roboty ziemne,
- roboty budowlane,
- roboty wykończeniowe i porządkowe.

Będą to głównie odpady z grupy 15 - m. in. odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny, materiały filtracyjne, z grupy 17 - odpady z budowy i 20 - odpady komunalne. Do odpadów niebezpiecznych wytwarzanych w ramach bieżącej konserwacji maszyn i urządzeń budowlanych należy przewidzieć opakowania po substancjach niebezpiecznych m.in. oleje, smary, inne płyny eksploatacyjne.

Odpady będą gromadzone selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w oznakowanych pojemnikach i przekazywane uprawnionym odbiorcom. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w zadaszonej wiacie na szczelnym podłożu.

Biorąc powyższe pod uwagę Organ wskazał warunek określony w pkt. II.3, aby odpady powstałe na etapie budowy były czasowo magazynowane w sposób selektywny w specjalnie do tego przystosowanych pojemnikach, w taki sposób, aby zminimalizować możliwość ich negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, a w przypadku odpadów niebezpiecznych dodatkowo na powierzchni szczelnej i utwardzonej.

Na etapie eksploatacji źródłem powstania odpadów będą utrzymanie czystości drogi i prace konserwacyjne takie jak remonty nawierzchni, utrzymanie zieleni. Będą również powstawały odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych oraz odpady związane z eksploatacją urządzeń kanalizacji deszczowej. Wszystkie odpady będą na bieżąco przekazywane uprawnionym podmiotom.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, pod warunkiem prowadzenia prawidłowej

gospodarki odpadami, zgodnej z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami oraz przepisami szczegółowymi ze szczególnym uwzględnieniem zasad selektywnego ich gromadzenia oraz ograniczenia kontaktu z otoczeniem w celu wyeliminowania zagrożenia uwolnienia niebezpiecznych substancji do środowiska.

Przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Inwestycja realizowana jest na terenie już przekształconym, w istniejącym pasie rozdziału autostrady A1. Inwestycja nie wymaga wycinki zieleni oraz nie wymaga przebudowy i umocnienia cieków naturalnych.

Na terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie znajdują się następujące obiekty:

- przejście dla małych ssaków - Ppz 12 km 416+819,88,
- przejście dla małych ssaków, rzeka Sękownica (Wierzchowina) - Ppz 13 km 417+595,94
- wiadukt autostradowy - WA 352 km 417+449,00.

Obiekty te funkcjonują w chwili obecnej i nie wymagają przebudowy w związku z budową 3 pasa. Nowa nawierzchnia, która będzie położona w pasie rozdziału wraz z podbudową zostanie wykonana na istniejącej konstrukcji przepustów.

Dobudowa 3 pasa na odcinku ok. 1,55 km nie wpłynie na zachowanie dotychczasowych szlaków migracji oraz funkcjonalność ww. przejść dla zwierząt.

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia i jego skalę tj. dobudowa 3 pasa autostrady na odcinku ok. 1,55 km, w istniejącym pasie rozdziału autostrady, na terenie przekształconym, w nasypie oraz dobudowa fragmentu rowu o dł. ok. 18 m realizacja przedsięwzięcia stanowi minimalne zagrożenie wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt.

Inwestycja realizowana będzie na terenie, na którym nie występują obszary: wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, leśne, obszary objęte ochroną (w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych), obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, jeziora, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne lub kulturowe. Najbliżej położony obszar Natura 2000 – Torfowisko przy Dolinie Kocinki PLH240025 zlokalizowany jest ok. 7 km od planowanej inwestycji). Powyższy obszar został zatwierdzony i uznany Decyzją Komisji Europejskiej 2011/64/UE z 10 stycznia 2011 r. jako obszar mające znaczenie dla Wspólnoty. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych opracowanym w lipcu 2008 r. (zaktualizowanym w maju 2020 r.) przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Torfowisko przy Dolinie Kocinki PLH240025 są siedliska przyrodnicze:

- 7110 – Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe),
- 7140 – Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*),
- 91D0 – Bory i lasy bagienne.

Stwierdzono występowanie w stanie kwalifikującym do uznania za przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000:

- 7140 – Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*).

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 27 listopada 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Torfowisko przy Dolinie Kocinki PLH 240025 (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2020r. poz. 8371).

Dla przedmiotu ochrony 7110 nie określono celów działań ochronnych, w związku z brakiem występowania siedliska w obszarze. Jego wykazanie jako przedmiotu ochrony stanowi pierwotny błąd (błędna klasyfikacja).

Dla przedmiotu ochrony 7140 celem działań ochronnych jest poprawa stanu ochrony siedliska przyrodniczego na stanowisku (7140-1) z poziomu niezadowolającego (U1) do poziomu właściwego (FV) poprzez poprawę oceny parametru „specyficzna struktura i funkcje” do poziomu właściwego (FV).

Dla siedliska tego zagrożeniami istniejącym są: niewłaściwie realizowane zadania ochronne lub ich brak, osuszanie terenów morskich, ujściowych, bagiennych, problematyczne gatunki rodzime, zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska, zmiana składu gatunkowego (sukcesja), susze i zmniejszenie opadów, wędkarstwo. Zagrożenia potencjalne to wydobywanie torfu, pożary i gaszenie pożarów, gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji.

Dla przedmiotu ochrony 91D0 nie określono celów działań ochronnych.

W wyniku badań przeprowadzonych w 2019 r., reprezentatywność siedliska określono na poziomie „D” (nieznacząca).

Ze względu na odległość planowanej inwestycji od ww. obszaru Natura 2000 i skalę jej oddziaływania, ani realizacja, ani eksploatacja nie będzie źródłem zagrożeń dla przedmiotów ochrony, nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych, ani nie wpłynie na realizację zaplanowanych działań ochronnych. W związku z powyższym można wykluczyć możliwość negatywnego wpływu na te siedliska i gatunki objęte ochroną w ramach sieci obszarów Natura 2000.

Ustalono, że przedsięwzięcie położone jest:

- w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 326 Zbiornik Częstochowa. W buforze 500 m od osi drogi nie występują ujęcia wód podziemnych,
- w granicach regionu wodnego Warty - administrowanym przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach jednolitych części wód: jednolitej części wód podziemnych (jcwpd) PLGW600099 oraz w granicach zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (jcwp): PLRW6000161816899 Kocinka.

Zgodnie z obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWPd PLGW600099 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym i jest niezagrożona osiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWPd PLGW600099 w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” określono następujące cele środowiskowe: dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy.

Zgodnie z obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) JCWP PLRW6000161816899 Kocinka stanowi naturalną część wód o złym aktualnie stanie wód. Jest ona zagrożona ze względu na możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych. Dla tej JCWP wprowadzono odstępstwo - przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego, ze względu na brak możliwości technicznych do roku 2021. Nie zidentyfikowano presji mających wpływ na obniżoną ocenę stanu chemicznego. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Wdrożenie działań będzie mogło nastąpić dopiero po ich rozpoznaniu, dlatego też przewiduje się możliwość wdrożenia zaplanowanych działań po roku 2021.

Z charakterystyki i przyjętych rozwiązań technologicznych wynika, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie generować znaczących presji oddziałujących na elementy stanu zasobów wodnych, ani na obszary chronione i ochronne, w zakresie mogącym zagrażać osiągnięciu ustalonych dla nich celów środowiskowych.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków, stwierdza się brak możliwości oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz.U. z 2016 poz. 1967).

Oddziaływanie przedsięwzięcia ze względu na jego rodzaj będzie miało zasięg lokalny. Na analizowanym odcinku inwestycję przecina linia kolejowa nr 146 relacji Wyczerpy – Chorzew Siemkowice. Planowane zmiany nie wpłyną na obecnie występujące oddziaływanie w zakresie hałasu. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w odległości ok. 700 m od inwestycji.

Stwierdzono brak oddziaływania skumulowanego w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza z uwagi na brak skrzyżowań na analizowanym odcinku z trasami komunikacyjnymi.

Ze względu na znaczną odległość inwestycji od granicy Państwa (ok. 115 km od planowanego zamierzenia), nie będą występowały oddziaływania transgraniczne.

Ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest niewielkie. Obszar inwestycji nie jest położony na obszarach, na których istnieje znaczące ryzyko powodzi lub na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne.

Planowane zamierzenie nie jest związane z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii przemysłowej i katastrofy naturalnej.

Teren, na którym będzie realizowana inwestycja nie jest objęty ochroną konserwatorską. Brak jest stanowisk archeologicznych. Teren przedsięwzięcia nie jest wpisany do rejestru zabytków.

Wnioskiem z 19 marca 2021 r. pełnomocnik Inwestora wystąpił o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności na ww. wniosek. Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy Kpa, decyzji od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Katalog przesłanek uzasadniających nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest zamknięty, a zatem jedynie względ na dobra i wartości określone w wyżej przywołanym art. 108 § 1 Kpa zobowiązuje organ administracji publicznej do nadania decyzji takiego rygoru.

We wniosku z 19 marca 2021 r., uzasadniono, iż nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o środowiskowych uwarunkowaniach, jest niezbędne ze względu na interes społeczny. W uzasadnieniu ww. wniosku strona przedstawiła, że planowana dobudowa 3 pasa autostrady na odcinku od km 416+650 do km 418+200 jest integralnym elementem

autostrady A-1 na odcinku od granicy województwa łódzkiego/śląskiego do węzła Pyrzowice, w związku z czym stanowi fragment 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”. Autostrada A-1 jest więc składową VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej, łączącej kraje basenu Morza Bałtyckiego z krajami Europy Południowej i przebiegającej w osi priorytetowej TEN-T nr 25, czyli „osi drogowej Gdańsk- Brno/Bratysława-Wiedeń”. Obecnie ruch tranzytowy oraz ruch pojazdów osobowych na odcinku Częstochowa - Radomsko odbywa się głównie istniejącą DK1 oraz objazdami po innych drogach lokalnych, które są często sugerowane przez systemy GPS. Odcinek autostrady A1 objęty dobudową 3 pasa wpłynie na poprawę przepustowości, co w istotnym stopniu usprawni ruch tranzytowy pomiędzy północą i południem Polski. Bardzo ważną funkcję spełni również autostrada A-1 w układzie dróg regionalnych i lokalnej sieci komunikacyjnej. Zapewni sprawne połączenie, które poprawi komfort i czas podróżowania pomiędzy Częstochową a Łodzią oraz pomiędzy wszystkimi miejscowościami położonymi wzdłuż autostrady.

Przedmiotowa inwestycja związana z dobudową 3 pasa poprzez poprawę przepustowości wpłynie na skrócenie czasu podróży co jest o tyle istotne, że rokrocznie obserwuje się zwiększanie natężenia ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 1 oraz istniejących fragmentach autostrady A-1. Taka sytuacja związana ze wzrostem natężenia ruchu i częstymi wypadkami i zatorami drogowymi przyczynia się do zwiększenia wartości poziomu hałasu w rejonie istniejącego przebiegu drogi krajowej oraz lokalnych objazdów. Zwiększa się również wartość stężenia substancji szkodliwych w powietrzu. Przedmiotowa inwestycja związana z dobudową 3 pasa przyczyni się zatem do znaczącego zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu co jest podstawowym celem inwestycji.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że przesłanka do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Dobudowa 3 pasa autostrady A 1 na odcinku od km 416+650 do km 418+200 z uwagi na ważny interes społeczny, określony w art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2021 r., poz. 735), została spełniona.

Mając na uwadze powyższe stwierdzenia oraz uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o oś. tj. wystąpienie okresowych oddziaływań na środowisko, mała skala przedsięwzięcia - budowa trzeciego pasa jezdni długości ok. 1,55 km i niewielka zajętość terenu podczas fazy realizacji przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia w znacznej odległości od obszarów cennych przyrodniczo, prognozowany brak oddziaływań ponadnormatywnych podczas eksploatacji inwestycji, tut. Organ, po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Częstochowie, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przy zachowaniu określonych niniejszą decyzją warunków w fazie jego realizacji.

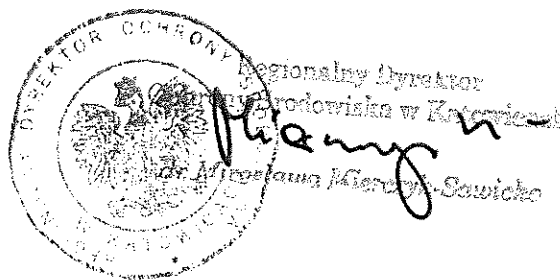
Uwzględniając powyższe uzasadnienie stwierdzono jak w sentencji decyzji.

## Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 Kpa).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona ma prawo do zrzeczenia się wniesienia odwołania składając stosowne oświadczenie tut. organowi, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 Kpa). Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 Kpa). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 2 Kpa w przypadku wnoszenia odwołania w drodze przesyłki pocztowej czynność ta będzie skuteczna poprzez jej nadanie wyłącznie w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (tj. w placówce Poczty Polskiej S.A.) albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.



Załącznik do decyzji:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymuje:

1. Trakt Sp. z o.o. sp. k. (pełnomocnik Inwestora: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, reprezentowanego przez Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach ul. Myśliwska 5, 40-017 Katowice), ul. Jesionowa 9 a, 40-159 Katowice
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. WOOS aa

Do wiadomości za pomocą ePUAP: (zgodnie z art. 74 ust. 4 oraz 86a ustawy ooś)

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Częstochowie
2. Regionalny Zarząd Gospodarstwa Wodnego w Poznaniu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
3. Marszałek Województwa Śląskiego

Wydanie decyzji zwolnione jest od opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1546 z późn. zm.)

gł. specjalista: Joanna Żółkiewicz



Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 07 września 2021  
znak: WOOŚ.420.8.2021.JŻ.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Dobudowa 3 pasa autostrady A1 na odcinku od km 416+650 do km 418+200”

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie

#### I. Rodzaj, skala, usytuowanie oraz zakres przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa istniejącej autostrady A1 do układu docelowego – 2 jezdnie po 3 pasy ruchu. Dobudowa trzeciego pasa zostanie zrealizowana w istniejącym pasie rozdziału autostrady A1. Na potrzeby realizacji niniejszej inwestycji nie przewiduje się dodatkowego zajęcia terenu w stosunku do obszaru już zajętego pod projektowany pas drogowy. Dobudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez przesunięcie obecnego miejsca zważenia z 3 do 2 pasów z okolic km 416+650 w kierunku południowym do km 418+200, czyli za łącznicę zjazdową na węzeł Rząsawa. W ramach inwestycji został zaprojektowany fragment rowu drogowego wraz z przepustem (km rowu drogowego 417+527,02 - 417+545,00).

Inwestycja przechodzi przez gminy Mykanów i Rędziny.

Ogólny zakres inwestycji przewiduje budowę trzeciego pasa jezdni autostrady A1 o nawierzchni betonowej o długości ok. 1,55 km wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu takimi jak: bariery ochronne, oznakowanie pionowe i poziome.

#### II. Rodzaj technologii

Droga po dobudowaniu trzeciego pasa będzie charakteryzować się następującymi parametrami:

- |  |  |
|--|--|
| - klasa techniczna drogi                                     | – A,                                   |
| - kategoria ruchu  | – KR6                                  |
| - prędkość projektowa  | – $V_p = 120$ km/h                     |
| - prędkość miarodajna  | – $V_m = 140$ km/h                     |
| - długość całego odcinka                                     | – 20,3 km                              |
| - liczba jezdni  | – 2                                    |
| - liczba pasów ruchu   | – 6 (przekrój 2x3)                     |
| - szerokość pasa ruchu                                       | – 3,75 m                               |
| - szerokość pasa dzielącego                                  | – min. 12,50 (z opaskami)              |
| - szerokość opasek wewnętrznych (pas dzielący)               | – 0,5 m                                |
| - szerokość pasa awaryjnego                                  | – 3,00 m                               |
| - szerokość poboczy ulepszonych                              | – zmienna; min. 1,50 m                 |
| - pas technologiczny   | – 5,0 m<br>(z lokalnymi przewężeniami) |
| - skrajnia pionowa   | – min. 4,80 m                          |
| - obciążenie   | – 115 kN/oś                            |
| - nawierzchnia   | – betonowa                             |
| - nawierzchnia na dojazdach do obiektów i wjeździe awaryjnym | – bitumiczna.                          |

Z uwagi na charakter projektu (dobudowa trzeciego pasa), niweleta projektowanej drogi będzie dostosowana do niwelety istniejącej.

Na analizowanym odcinku autostrady (o. 1,55 km) zlokalizowane są obiekty inżynierskie, które zostały zaprojektowane i wykonane na stan docelowy tzn. dwie jezdnie po 3 pasy ruchu.

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej przyjęto następującą kolejność realizacji inwestycji:

1. Roboty przygotowawcze w tym rozbiórkowe.
2. Roboty ziemne.
3. Wykonanie wzmocnienie podłoża.
4. Wykonanie podbudowy drogi.
5. Wykonanie nawierzchni drogi.
6. Roboty wykończeniowe.

Przedsięwzięcie będzie realizowane przy zachowaniu następującej kolejności dla poszczególnych zespołów robót:

- roboty przygotowawcze: usunięcie warstw humusu w niezbędnym zakresie, rozbiórka konstrukcji istniejących odcinków drogowych w niezbędnym zakresie,
- roboty zasadnicze - roboty ziemne (w tym niwelacje oraz wzmocnienie), budowa konstrukcji drogi,
- roboty wykończeniowe,
- urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu.

Prace związane z budową odcinków drogowych zostaną wykonane za pomocą tradycyjnych technologii i stosowanych przy budowie obiektów liniowych, takich jak frezowanie oraz układanie warstw drogowych za pomocą rozścielaczy mechanicznych. Technologia wykonania zostanie dobrana ściśle do realizowanego elementu projektowego.

Zakłada się wykonanie nawierzchni betonowej.

Każda z ww. konstrukcji będzie miała odpowiedniego rodzaju i miąższości warstwę podbudowy.

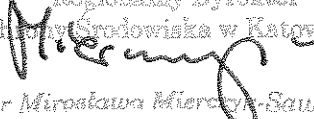
Zakłada się następujące konstrukcje:

Konstrukcja KR 6 (na analizowanym odcinku trasa autostrady przebiega w nasypie):

- górna warstwa nawierzchni – beton cementowy klasy C35/45, płyty dyblowane, geowłóknina,
- warstwa podbudowy – chudy beton,
- warstwa technologiczna grunt stabilizowany cementem,
- górna warstwa nasypu z gruntu niewysadzinowego

Konstrukcja KR 6 (na dojeździe do obiektów inżynierskich):

- warstwa ścieralna – mieszanka mineralno – asfaltowa,
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy,
- górna warstwa podbudowy – beton asfaltowy,
- dolna warstwa podbudowy – chudy beton,
- warstwa technologiczna – grunt stabilizowany cementem,
- górna warstwa nasypu z gruntu niewysadzinowego.

Regionalny Dyrektor  
Jednostki Środowiska w Katowicach  
  
dr Miroslawa Mierocka-Sawicko