



Łódź, dnia 19 czerwiec 2009r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

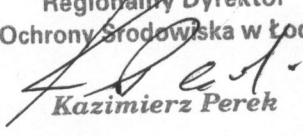
RDOŚ-10-WOOS/6613/1160/09/gp

O B W I E S Z C Z E N I E

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) informuje o wydaniu przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 18 czerwca 2009r. decyzji znak DOOŚ/IDK-452/213/2873/429/09/aj/4 utrzymującej w mocy decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A-1 na odcinku węzeł Stryków-I km 295+850 (bez węzła) - granica województw łódzkiego/śląskiego km 399+742,51.

Z decyzją można zapoznać się w siedzibie lub na adres Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi przy ul. Sienkiewicza 3, 90-113 Łódź.

Szczegółowych informacji udziela prowadzący postępowanie - Grażyna Porwańska, Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko RDOŚ w Łodzi, ul. Sienkiewicza 3, w godzinach 8⁰⁰-16⁰⁰, pokój 1105 tel. (42) 664-21-86.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi

Kazimierz Perək



Warszawa, dnia 18 czerwca 2009 r.

GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Michał Kięsznia

DOOŚ/IDK-452/213/2873/429/09/aj/4

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 oraz art. 127 § 2 i art. 144 *Kodeksu postępowania administracyjnego* (Dz. U. 2000 Nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z art. 48 ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) po rozpatrzeniu odwołań Krzysztofa Chojniaka, Zbigniewa Kamińskiego, Cezarego Hanycza, Piotra Lisowskiego, Lucyny Czajki, Agnieszki Lasoty, Elżbiety Lasoty, Lucyny Juszczyk, Małgorzaty Juszczyk – Haber, Krzysztofa Gruchały, Marka Puzynowskiego, Zbigniewa Góry, Andrzeja Wilka, Józefa Sypółka, Anety Durskiej, Joanny Błaszczyk, Wiesławy Błaszczyk, Iwony Błaszczyk, Sławomira Błaszczyka, Władysława Staniszewskiego, Władysławy Staniszewskiej, Jadwigi Kamińskiej, Andrzeja Sadło, Anny Olejnik, Aleksandra Krakowiaka, Włodzimierza Misiaka, Wandy Tuzinkiewicz, Leszka Tuzinkiewicza, Pawła Nowaka, Wioletty Tuzinkiewicz, Renaty Cieślík, Stanisława Kisiela, Andrzeja Antczaka, Barbary Kościelniak – Muchy, Adama Kuli, Piotra Piróga, Mieczysława Zycha, oraz Stowarzyszenia „Bezpieczna Autostrada”, Stowarzyszenia „Obywatele Obywatelom”, Stowarzyszenia „Przyjazna Komunikacja na Nowosolnej” i Rady Osiedla Andrzejów od decyzji Nr 2/2009 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30 stycznia 2009 r., znak: RDOŚ-10-WOOS/6613/130/08/09/gp, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie autostrady A1 na odcinku od węzła Stryków – I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51*:

utrzymuję w mocy w/w decyzję.

Uzasadnienie

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 30 stycznia 2009 r., działając na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi z dnia 15 lutego 2008 r., określił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie autostrady A1 na odcinku od węzła Stryków – I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51.*

Od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30 stycznia 2009 r., znak: RDOŚ-10-WOOS/6613/130/08/09/gp, odwołania wnieśli:

- Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego Krzysztof Chojniak pismem z dnia 17 lutego 2009 r.;
- Mieszkańcy Miasta Piotrkowa Trybunalskiego: Zbigniew Kamiński, Cezary Hanycz, Piotr Lisowski, Lucyna Czajka, Agnieszka Lasota, Elżbieta Lasota, Lucyna Juszczuk, Małgorzata Juszczuk – Haber, Krzysztof Gruchała, Marek Puzynowski, Zbigniew Góra, Andrzej Wilk, Józef Sypulek, Aneta Durska, Joanna Błaszczuk, Wiesława Błaszczuk, Iwona Błaszczuk, Sławomir Błaszczuk, Władysław Staniszewski, Władysława Staniszevska, Jadwiga Kamińska, Andrzej Sadło, Anna Olejnik, Aleksander Krakowiak, Włodzimierz Misiak, Wanda Tuzinkiewicz, Leszek Tuzinkiewicz, Paweł Nowak, Wioletta Tuzinkiewicz, Renata Cieślak pismem z dnia 20 lutego 2009 r.;
- Stanisław Kisiel pismem z dnia 26 lutego 2009 r.;
- Stowarzyszenie „Bezpieczna Autostrada” pismem z dnia 27 lutego 2009 r.;
- Stowarzyszenie „Obywatele Obywatelom” pismem z dnia 27 lutego 2009 r.;
- Rada Osiedla Andrzejów pismem z dnia 27 lutego 2009 r.;
- Andrzej Antczak pismem z dnia 27 lutego 2009 r.;
- Barbara Kościelniak – Mucha pismem z dnia 28 lutego 2009 r.;
- Adam Kula pismem z dnia 1 marca 2009 r.; pismem z dnia 2 marca 2009 r.;
- Piotr Pieróg; pismem z dnia 2 marca 2009 r.;
- Mieczysław Zych pismem z dnia 2 marca 2009 r.;
- Stowarzyszenie „Przyjazna Komunikacja dla Nowosolnej” pismem z dnia 2 marca 2009 r.;

Wszystkie ww. odwołania zostały wniesione w ustawowym terminie.

Strony wymienione w sentencji wniosły o uchylenie przedmiotowej decyzji w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia oraz o przeprowadzenie dowodu w postaci oceny wiarygodności „Raportu o oddziaływaniu na środowisko” firmy Ekkom Sp. z o.o. przez Krajową Komisję do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko. Strony uzasadniają wniesienie odwołań przedstawiając poniższe zarzuty:

1. W decyzji brak warunków dotyczących konieczności wykonania kładki pieszo – jezdnej, łączącej teren miasta z dzielnicą po stronie zachodniej autostrady A-1, w śladzie ul. J. Słowackiego;
2. Decyzja narusza art. 47 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 *Prawo ochrony środowiska* i nie uwzględnia regulacji związanych z odprowadzaniem wód do rzeki Strawki;
3. W trakcie postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie doszło do naruszenia przepisów prawa, w stopniu mającym wpływ na końcowe rozstrzygnięcie;
4. Naruszony został art. 77 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego* poprzez niedopełnienie obowiązku wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego;
5. Decyzja nie uwzględnia zastrzeżeń, złożonych przez skarżących, do raportu o oddziaływaniu na środowisko. Ponadto strony podnoszą zarzut, iż raport sporządzony przez firmę Ekkom Sp. z o.o. jest nierzetelny i nie powinien on stanowić podstawy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia;
6. Organ wydający decyzję nie uwzględnił, iż postępowania sądowe w sprawie decyzji lokalizacyjnej A-1 w rejonie Łodzi, w sprawie postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z dnia 10 czerwca 2008 r. nr PWIS/NS/OZNS-476/43/08 421,535,660 dotyczącego uzgodnienia warunków sanitarnych i higienicznych dla realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz w sprawie postanowienia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2008 r., znak: DOOŚ-186D/2032/2008/ŁK dotyczącego uwarunkowań środowiskowych dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zostały zakończone prawomocnymi wyrokami sądowymi;
7. Rozstrzygnięcie narusza art. 15 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*. Strony wskazują na zbieżność dat wydanego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowienia z dnia 30 stycznia 2009 r., znak: DOOŚ-186D/6261/6388/6409/6410/2009/ŁK o umorzeniu postępowania zażaleniewego oraz decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30 stycznia 2009 r., znak: RDOŚ-10-WOOS/6613/130/08/09/gp o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na

- realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie autostrady A1 na odcinku od węzła Stryków – I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51*;
8. W skarżonej decyzji brak jest uzasadnienia dla wybranego wariantu przebiegu autostrady tj. dla wariantu zmodyfikowanego zachodniego;
 9. Strony wysuwają zarzut naruszenia przepisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r., Dyrektywy Rady nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. oraz przepisów zawartych w Konwencji z Aarhus, w zakresie dotyczącym obowiązku wariantowania przebiegu autostrady zarówno dla odcinka od węzła „Brzeziny” do węzła „Romanów”, ale także dla pozostałych odcinków tj. Stryków – węzeł „Brzeziny” oraz węzeł „Romanów” - Tuszyn;
 10. Decyzja narusza art. 107 § 1 i 3 *Kodeksu postępowania administracyjnego*. Zdaniem stron organ pierwszej instancji nie wskazał jakie dowody zostały dopuszczone i były rozpatrywane przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a jakim dowodom odmówiono wiarygodności oraz z jakich powodów;
 11. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przedstawiono oddziaływania na środowisko węzłów drogowych i dróg dojazdowych do autostrady, w szczególności węzłów „Brzeziny” oraz „Andrespol”. Strony podnoszą również zarzut niewłaściwej lokalizacji ronda przy ul. Brzezińskiej;
 12. Raport o oddziaływaniu na środowisko nie zawiera informacji na temat opisu zagrożenia wynikającego z przeprowadzenia autostrady ponad skupiskiem czternastu torów stacji rozrządowej Łódź – Olechów. Strony wskazują również na niedostateczne zabezpieczenia dla środowiska przy budowie autostrady nad torowiskiem;
 13. Zdaniem skarżących, w dokumentacji przedłożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono nieprawidłowe obliczenia natężenia ruchu drogowego. Ponadto strony wskazują na brak informacji o wartościach parametrów wykorzystanych do obliczeń;
 14. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko brak jest kopii map ewidencyjnych z zaznaczeniem przekroczeń standardów jakości klimatu akustycznego;
 15. W dokumentacji, niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, brak jest kopii map ewidencyjnych;
 16. W przedmiotowym opracowaniu brak jest odniesienia do kwestii wycinki 10,3 ha lasów olechowskich, jak również raport całkowicie pomija fakt, że proponowana lokalizacja węzła Andrespol wymusza likwidację pozostałej części lasów olechowskich pod budowę dróg dojazdowych do węzła;

17. W zaskarżonej decyzji oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie zawarto wyjaśnień dotyczących odrzucenia dokumentacji firmy APIA;
18. Realizacja inwestycji jest sprzeczna z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;
19. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie uwzględniono zagrożeń wynikających z lokalizacji autostrady A-1 na obszarach mocno zurbanizowanych tzn. w okolicy osiedli: Nowosolna, Olechów, Andrzejów, Feliksin i Młynek;
20. W decyzji brak jest informacji na temat zagrożeń dla użytkowania wód podziemnych, wynikających z budowy odcinka autostrady A-1;
21. Zdaniem stron decyzja zawiera nieprawidłowe uwarunkowania w zakresie zastosowania systemów oczyszczania ścieków odprowadzanych do wód gruntowych, gospodarki odpadami oraz ochrony cennych drzew i roślin;
22. Wg skarżących na stronie 17 raportu o oddziaływaniu na środowisko błędnie została przedstawiona lokalizacja autostrady A-1, tzn. koło Łodzi, a powinna być zaznaczona w granicach tego miasta;
23. Wg stron na str. 215 raportu o oddziaływaniu na środowisko nie przedstawiono zdjęć satelitarnych przebiegu wariantu zmodyfikowanego zachodniego na terenach zabudowanych. Zdaniem stron umieszczono zdjęcia wyłącznie z terenów niezabudowanych, a ponadto pominięto w opisie na str. 216 fakt, że wybrany wariant przebiega przez teren zwartej zabudowy osiedla Andrzejów;
24. Zdaniem stron w przedmiotowym opracowaniu błędnie określono położenie miejscowości Andrzejów i Andrespola (str. 211 raportu);
25. Autorzy mylnie stwierdzają (na str. 488 raportu), że nieruchomości sąsiadujące z ul. Rokicińską, torami PKP, liniami wysokiego napięcia i planowaną autostradą będą podlegały wykupowi w całości;
26. W opinii stron nieprawdziwa jest również informacja, iż wariant pierwotny tj. wschodni rozcinał zwartą zabudowę Andrespola i Andrzejowa;
27. Odwołujący się zwracają również uwagę na fakt, iż w raporcie pominięto informacje dotyczące oddziaływania planowanej autostrady na warunki przemieszczania się względem siebie mas powietrza na terenie miasta Łodzi. Zdaniem stron wybrany do realizacji wariant planowanej drogi będzie kolidował z jedynym korytarzem przewietrzającym w mieście Łódź;
28. W dokumentacji całkowicie pominięto informacje na temat korytarza migracji zwierząt - doliny rzeki Ner;

29. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko pominięto fakt, że wariant zmodyfikowany zachodni przecina dolinę rzeki Ner na odcinku 311+300 km do 312+300. Zdaniem odwołujących się autorzy raportu powinni uwzględnić wpływ planowanej autostrady na ten ciek ze względu na jego oznaczenie na mapach Łodzi, w planach zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi oraz w Łódzkim Systemie Informacji o Terenie;
30. Według skarżących w opracowaniu nie podano jakie natężenie ruchu (w ilości pojazdów/godzinę) przyjęto do obliczeń dla poszczególnych horyzontów czasowych, jakie warunki atmosferyczne oraz jaki rodzaj nawierzchni wykorzystano w obliczeniach, a także jakie były parametry akustyczne do wyliczeń barier dźwiękochłonnych;
31. Odwołujący się wysunęli zarzut, że zwarte pasy zieleni izolacyjnej będą się wykształcały przez kilka lat, a ponadnormatywne oddziaływania w zakresie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego będą występowały od momentu eksploatacji autostrady;
32. W opinii stron autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonując pomiary hałasu nie podali informacji: jakie warunki meteorologiczne panowały podczas pomiarów, w jakim terminie zostały przeprowadzone pomiary, nie podano natężenia ruchu komunikacyjnego występującego podczas 24 godzinnych pomiarów, nie porównano wyników pomiarów z otrzymanymi wynikami obliczeń oraz w jaki sposób kalibrowano model obliczeniowy;
33. W decyzji brak jest uzasadnienia nadania rygoru natychmiastowej wykonalności;
34. Brak rozpatrzenia przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy na postanowienie Ministra Środowiska uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie autostrady A-1 na odcinku od węzła Stryków-I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województwa łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51.*

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego stwierdzono, co następuje.

Biorąc pod uwagę zapis art. 153 ust 1 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* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), dotyczący spraw wszczętych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy i niezakończonych decyzją ostateczną, sprawę rozpatrzono w oparciu o przepisy dotyczące ocen oddziaływania na środowisko, wynikające z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.) z tym, że dotychczasowe kompetencje ministra właściwego do spraw środowiska przejął Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Ad. 1.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego konieczności budowy kładki pieszo - jezdnej wyjaśnić należy, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma na celu określenie warunków korzystania z zasobów środowiskowych tzn. ma określić warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz wskazać wymagania w zakresie ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie może więc wykraczać poza kompetencje określone w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska* w zakresie ocen oddziaływania na środowisko.

Ponadto podkreślić należy, że układ drogowy wraz ze wszystkimi jego elementami ustalony został na etapie projektu wstępnego oraz materiałów do decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady. Wówczas analizowano potrzeby w zakresie m.in. połączenia autostrady z terenami sąsiednimi i pozostałą siecią drogową, a także była możliwość składania uwag i zastrzeżeń. Materiały dotyczące lokalizacji planowanej autostrady były przekazane do zaopiniowania przez władze samorządowe, które nie zgłosiły potrzeby budowy kładki pieszo – jezdnej nad autostradą A-1. Mając na uwadze powyższe, zarzuty podnoszone w tym zakresie należy uznać za niezasadne.

Ad. 2.

W zarzucie drugim strony wskazują na naruszenie art. 47 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*, a mianowicie, że w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko nie dopełniono obowiązku analizy oraz oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi. Zarzuty te podniesiono w kontekście kładki pieszo – jezdnej, nie uwzględnionej w projekcie przedsięwzięcia. Odnosząc się do tego zarzutu należy zwrócić uwagę, że realizacja planowanego przedsięwzięcia ma na celu przede wszystkim usprawnienie ruchu komunikacyjnego. Zdaniem organu odwoławczego przyjęte rozwiązania techniczne zapewniają dogodną komunikację pomiędzy terenami przyległymi do autostrady A-1, poprzez: węzeł Bełchatowski dla ruchu samochodowego, a także dwa przejazdy pod autostradą tj. w km 349+600 (w odległości ok. 700 m od planowanej kładki) oraz 350+833 (w odległości ok. 550 m od planowanej kładki) zarówno dla ruchu samochodowego jak i pieszego.

Skarżący podnoszą również zarzut braku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków związanych z odprowadzaniem wód opadowych do rzeki Strawki. Odnosząc się do powyższego zarzutu wyjaśnić należy, że zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. – *Prawo wodne*

(Dz. U. 2005, Nr 239, poz. 2019 ze zm.) na wykonanie urządzeń wodnych oraz odprowadzanie wód opadowych, przed wydaniem pozwolenia na budowę, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne, w którym będą regulowane powyższe kwestie. Powyższy zapis znajduje potwierdzenie w zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko w rozdziale 10.2. *Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych* wskazano, że w przypadku odprowadzania wód opadowych do cieków należy zastosować szczelny system rowów drogowych. Wody opadowe przed zrzutem do odbiornika będą oczyszczane w urządzeniach typu osadniki z zasyfonowanym odpływem.

W związku z powyższym przytoczone zarzuty należy uznać bezzasadne.

Ad. 3.

Strony podniosły również zarzut naruszenia przepisów prawa w postępowaniu administracyjnym dotyczącym przedmiotowego przedsięwzięcia.

Skarżący sformułowali zarzut w sposób niejasny i lakoniczny, bez wyjaśnienia do jakiego naruszenia przepisów prawa doszło w postępowaniu prowadzonym przez organ pierwszej instancji. W opinii organu odwoławczego, po przeanalizowaniu dokumentacji pod względem proceduralnym i merytorycznym nie stwierdzono uchybień, które mogłyby mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie w przedmiotowej sprawie.

Ad. 4.

Strony wskazują również na niedopełnienie, przez organ pierwszej instancji, obowiązku wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego, który wynika z art. 77 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego*. Jednakże strony nie wskazują jednoznacznie jaki materiał dowodowy nie został wzięty pod uwagę przy wydaniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie autostrady A1 na odcinku od węzła Stryków – I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51*. W opinii organu odwoławczego przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 5.

W toku rozpatrywania akt sprawy stwierdzono, że strony wniosły pisemne uwagi i zastrzeżenia do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanej inwestycji. Jednocześnie

ze względu na duże zainteresowanie społeczeństwa realizacją przedmiotowej inwestycji organ prowadzący postępowanie zorganizował rozprawę administracyjną. Otrzymała się ona 23 kwietnia 2008 r. w Łodzi, a uczestniczyli w niej przedstawiciele Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi oraz wykonawcy dokumentacji – firma Ekkom Sp. z o.o. Na rozprawę przybyli także zainteresowani mieszkańcy oraz przedstawiciele organizacji społecznych. Celem rozprawy było wyjaśnienie wątpliwości związanych z raportem o oddziaływaniu na środowisko, omówiono także zastrzeżenia dotyczące środowiskowych uwarunkowań planowanej inwestycji. Wnioski zgłoszone przez strony zostały szczegółowo omówione na ww. rozprawie administracyjnej, ponadto organ odniósł się do nich w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 33 decyzji). W związku z powyższym należy uznać, że przytoczony zarzut jest bezzasadny.

Ponadto strony podnoszą zarzut dotyczący niezetelności i niewiarygodności informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Zdaniem organu drugiej instancji, organ prowadzący postępowanie przeanalizował całość akt sprawy, w tym również raport o oddziaływaniu na środowisko. Po wnikliwej analizie dokumentacji należy stwierdzić, że raport o oddziaływaniu na środowisko jest zgodny z art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska*. Mając powyższe na uwadze, organ odwoławczy nie dopatrzył się nieprawidłowości ww. dokumentacji, które mogłyby mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie w przedmiotowej sprawie.

Ad. 6.

Za niesłuszny należy uznać zarzut, w którym stwierdza się, że postępowania sądowe toczące się w sprawach: decyzji lokalizacyjnej A-1 w rejonie Łodzi, postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z dnia 10 czerwca 2008 r. nr PWIS/NS/OZNS-476/43/08 421,535,660 dotyczącego uzgodnienia warunków sanitarnych i higienicznych dla realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz w sprawie postanowienia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2008 r., znak: DOOS-186D/2032/2008/ŁK dotyczącego uwarunkowań środowiskowych dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zostały zakończone prawomocnymi wyrokami sądowymi. Organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jest związany rozstrzygnięciem organów uzgadniających, jednak nie posiada on kompetencji do oceny postępowań toczących się przed sądem administracyjnym. Zgodnie z art. 61 § 1, ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – *Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi* (Dz. U. z 2002 r., Nr 153, poz.

1270 ze zm.), wniesienie skargi nie wstrzymuje wykonania aktu lub czynności. Ponadto należy zauważyć, iż bez znaczenia pozostaje fakt, czy decyzja została wydana w oparciu o nieostateczne postanowienia, gdyż zgodnie z art. 143 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia, co de facto oznacza, że postanowienie jest wykonalne od dnia jego wydania. W związku z powyższym zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 7.

Strony podnoszą zarzut naruszenia w toku postępowania administracyjnego art. 15 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* i wskazują na zbieżność dat wydanego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowienia z dnia 30 stycznia 2009 r., znak: DOOŚ-186D/6261/6388/ 6409/6410/2009/LK o umorzeniu postępowania zażaleniowego oraz decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 30 stycznia 2009 r., znak: RDOŚ-10-WOOS/6613/ 130/08/09/gp o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie autostrady A1 na odcinku węzeł Stryków – I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51*. W rozpatrywanym materiale dowodowym nie znaleziono podstaw do stwierdzenia, iż organy pierwszej i drugiej instancji współdziałały między sobą. Zdaniem stron „wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie byłoby możliwe bez rozstrzygnięcia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy”. Na uwagę zasługuje jednak fakt, że zgodnie z art. 143 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*, wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia, co oznacza, że postanowienie jest wykonalne w dniu jego wydania. A zatem zarzut, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana w oparciu o nieostateczne w toku postępowania sądowego postanowienie, należy uznać za bepodstawny.

Należy ponadto zauważyć, że zgodnie z zasadą dwuinstancyjności postępowania administracyjnego wszystkie decyzje nieostateczne mogą być na wniosek osoby uprawnionej zaskarżone do organu administracji publicznej wyższego stopnia nad organem, który wydał zaskarżoną decyzję. W myśl zasady dwuinstancyjności strony odwołały się od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W związku z ww. zarzut należy uznać za bepodstawny.

Ad. 8.

Odwołujący się zarzucili, że w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach brak jest uzasadnienia dla wariantu planowanego do realizacji.

Na podstawie analizy dokumentacji stwierdzono, że na etapie uzyskiwania wskazań lokalizacyjnych, na podstawie których prowadzono następnie procedurę w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1, analizowano pierwotnie dwa warianty realizacji planowanego przedsięwzięcia od węzła na odcinku „Romanów” do węzła „Brzeziny”, tj. warianty: wschodni i zachodni. Jednak badania nad oceną skutków realizacji autostrady w tych wariantach dowiodły, że są one niewłaściwe z punktu widzenia ochrony środowiska oraz zdrowia i warunków życia ludzi. Wariant wschodni przebiegałby bowiem przez gęstą zabudowę mieszkaniową miejscowości Bedoń, Andrzejów i Andrespol, co spowodowałoby konieczność wyburzenia dużej ilości budynków mieszkalnych, przy czym następne kilkaset budynków znalazłoby się w strefie bezpośredniego oddziaływania zagrożeń i uciążliwości komunikacyjnych od autostrady. Natomiast wariant zachodni przechodziłby w zasadzie przez tereny niezabudowane, jednak znajdowałby się on w bliskiej odległości zwartej zabudowy miasta Łodzi tj. dzielnicy Widzew. Ponadto wariant zachodni kolidowałby z terenami rekreacyjnymi doliny rzeki Ner. W związku z dyskusyjnym przebiegiem trasy na odcinku między węzłem „Romanów” a węzłem „Brzeziny”, zaprojektowano wariant zmodyfikowany zachodni, stanowiący modyfikację wariantu zachodniego. Nowy przebieg autostrady miał na celu m.in. ograniczenie kolizji w stosunku do dużych skupisk osadniczych na Olechowie i w Andrespolu. Z dokumentacji wynika także, że w trakcie analizowania materiałów dołączonych do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, dokonano analiz i ocen zmodyfikowanego wariantu zachodniego porównując go z wariantem wschodnim i wariantem zachodnim. Na podstawie przeprowadzonych analiz i oceny oddziaływania poszczególnych wariantów, w szczególności uwzględniających istotne problemy środowiska przyrodniczego i antropogenicznego stwierdzono wówczas, iż najkorzystniejszy jest wariant zachodni zmodyfikowany.

Odnosząc się do zarzutu braku wyjaśnienia w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji przyczyn wyboru wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia należy wskazać, że nie było to prawidłowe działanie. Należy jednak stwierdzić, że powyższe uchybienie nie stanowi naruszenia dającego podstawę do uchylenia zaskarżonej decyzji przez organ odwoławczy i przekazania sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.

W opinii organu drugiej instancji na obecnym etapie rozpatrywania w przedmiotowej sprawie nie zaszły dodatkowe okoliczności, które powodowałyby konieczność zmiany wariantu przebiegu planowanej inwestycji. W wyniku analizy dokumentacji organ odwoławczy uznaje za

słuszne przedstawienie w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wariantu polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia i jego skutków dla środowiska (rozdział 5.1. raportu) oraz szczegółowych wyników analiz środowiskowych dotyczących przedmiotowego odcinka autostrady A-1, według wariantu zmodyfikowanego zachodniego.

W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 9.

W opinii organu odwoławczego zarzut rażącego naruszenia przepisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r., Dyrektywy Rady Nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. oraz Konwencji z Aarhus w zakresie wariantowania przebiegu planowanej autostrady dla odcinka od węzła „Brzeziny” do węzła „Romanów” należy uznać za niesłuszny. Mając na uwadze wyjaśnienia przedstawione w poprzednim punkcie (Ad. 8.) należy stwierdzić, że proces wariantowania przebiegu tego fragmentu planowanej autostrady został przeprowadzony w sposób wystarczający, z uwzględnieniem m.in. kryteriów środowiskowych i społecznych, na etapie ustalania wskazań lokalizacyjnych, a następnie na etapie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady A-1. W ramach obecnie toczącego się postępowania proponowany wariant został ponownie szczegółowo przeanalizowany pod kątem wpływu na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi. W opinii organu odwoławczego nie zachodzą przesłanki do zmiany rozstrzygnięcia w zakresie lokalizacji planowanej inwestycji.

Odnosząc się do zarzutu braku wariantowania na dwóch pozostałych odcinkach trasy A-1 należy wyjaśnić, że przebieg autostrady na tym terenie został zapisany w planach zagospodarowania przestrzennego gmin jeszcze w latach 80. i 90. XX wieku. Dla całego odcinka autostrady A-1, tj. od granicy gminy Głowno z gminą Piątek do granicy gminy Rzgów z gminą Tuszyń uzyskano decyzję o wskazaniach lokalizacyjnych, a następnie decyzję lokalizacyjną. Analizy wariantowe w kontekście całego przedsięwzięcia prowadzono więc na etapie uzyskiwania tych decyzji.

Ad. 10.

Zarzuty dotyczące naruszenia art. 107 § 1 i 3 *Kodeksu postępowania administracyjnego* polegające na nie ustosunkowaniu się w uzasadnieniu decyzji do wniosków zgłoszonych przez strony postępowania, dotyczących faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, należy uznać za bezpodstawne.

W opinii organu drugiej instancji decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi jest zgodna z art. 107 § 1 *K.p.a.* Powyższa decyzja zawiera oznaczenie organu administracji publicznej, datę wydania, oznaczenie stron, powołanie podstawy prawnej, rozstrzygnięcie, uzasadnienie faktyczne i prawne, pouczenie czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie oraz podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby upoważnionej do wydania decyzji.

W odniesieniu do zarzutu naruszenia art. 107 § 3 *K.p.a.* tj. zarzutu nie ustosunkowania się w decyzji do wniosków zgłaszanych przez zainteresowanych należy wyjaśnić, że organ prowadzący postępowanie rozpatrzył zgłoszone przez strony postępowania wnioski, co ma swoje odzwierciedlenie w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

Ponadto na uwagę zasługuje również fakt, że uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera bardzo szczegółowy opis przebiegu postępowania administracyjnego, w oparciu o które organ wydał niniejsze rozstrzygnięcie (str. 32-37 decyzji).

Ad. 11.

Zdaniem skarżących wykonawcy raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowej inwestycji nie wskazali oddziaływania na środowisko węzłów drogowych i dróg dojazdowych do autostrady A-1, w szczególności węzłów „Brzeziny” i „Andrespol” oraz ronda przy ul. Brzezińskiej. Zarzut ten zdaniem organu drugiej instancji jest bezpodstawny, ponieważ raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony dla ok. 103,9 km odcinka autostrady A-1, łącznie z ww. węzłami, co zostało przedstawione w rozdziale 6 raportu pt. *Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko*. Ponadto w opinii organu odwoławczego powyższy zarzut jest sformułowany zbyt ogólnie, skarżący nie wskazują jakich konkretnie oddziaływań na środowisko nie uwzględniono.

Wykonawcy raportu w sposób bardzo dokładny odnieśli się do ochrony akustycznej m.in. na terenach w pobliżu których znajdują się ww. węzły drogowe, co ma swoje odzwierciedlenie w raporcie w rozdziale 10.3 *Ochrona klimatu akustycznego* (str. 403 – 435 raportu). Z dokumentacji jasno wynika, iż w obrębie tych obiektów inżynierskich zaplanowano ekrany akustyczne, które ograniczają uciążliwość w zakresie klimatu akustycznego, wynikającego z ruchu samochodowego.

Analizując dokumentację pod względem oddziaływania autostrady A-1 na powietrze atmosferyczne, w tym również zdrowie ludzi stwierdza się, że mogą wystąpić przekroczenia stężeń tlenków azotu (NO_x) w przeliczeniu na dwutlenek azotu (NO_2). Z prognozy wynika, że przekroczenia wartości dopuszczalnych dla NO_2 mogą wystąpić na całym projektowanym

odcinku autostrady A-1, w tym również na węzłach drogowych. W celu minimalizacji tych oddziaływań zaproponowano nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż planowanej inwestycji.

Wojewoda Łódzki w punkcie 4.2. w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożył na wnioskodawcę obowiązek wykonania, po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania, analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych urządzeń zabezpieczających i przedstawienia jej wyników organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania. Analiza ta, umożliwi porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i oceną skuteczności działań podjętych w celu jego ograniczenia oraz pozwoli stwierdzić czy standardy jakości środowiska przy zastosowaniu zaprojektowanych rozwiązań technicznych zostały zachowane. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych, o czym mowa jest w punkcie 4.3. niniejszej decyzji, należy zastosować odpowiednie środki ochrony, których rodzaje i parametry będą dobierane na podstawie wyników uzyskanych z analizy porealizacyjnej.

Odnosząc się do zarzutu lokalizacji ronda przy ul. Brzezińskiej, mającego zdaniem skarżących warunkować prowadzenie drogi dojazdowej przez gęstą zabudowę mieszkaniową oraz zarzutu kolizyjnej z zabudową mieszkaniową lokalizacji węzłów „Brzeziny” oraz „Andrespol”, należy podkreślić, że decyzja środowiskowa ma na celu określenie warunków korzystania z zasobów środowiskowych tzn. ma określić warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz wskazać wymagania w zakresie ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie może więc wykraczać poza kompetencje określone w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska* w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Mając na uwadze powyższe, zarzuty podnoszone w tym zakresie należy uznać za niezasadne.

Ad. 12.

W opinii organu odwoławczego pominięcie, w raporcie o oddziaływaniu na środowisko opisu zagrożeń wynikających z przebiegu autostrady nad stacją przeładunkową Łódź – Olechów należy uznać za niesłuszny. Zarówno w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jak również w trakcie rozprawy administracyjnej omawiano problem skutków awarii transportowych z udziałem niebezpiecznych substancji w powiązaniu z budową w tej lokalizacji autostrady A-1. Uwzględniono wówczas możliwość wystąpienia poważnej awarii, pożaru, wybuchu oraz uwolnienia substancji toksycznych. Prawdopodobieństwo zaistnienia tych zdarzeń jest bardzo

małe, jednakże zaproponowano zastosowanie dodatkowych środków zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W tym miejscu należy zauważyć, że planowana autostrada nad stacją Łódź - Olechów będzie przebiegała estakadą, wzdłuż której zostaną zamontowane energochłonne bariery sztywne (stalowe lub betonowe) oraz ekrany akustyczne w celu ochrony przed hałasem budynków mieszkalnych znajdujących się w pobliżu. W opinii organu drugiej instancji taki system zabezpieczeń stanowił będzie także skuteczną ochronę przed wypadnięciem pojazdów na stację przeładunkową.

Na uwagę zasługuje również fakt, iż wybór wariantu zachodniego zmodyfikowanego miał na celu odsunięcie planowanej autostrady od zabudowy mieszkaniowej, co jednocześnie spowodowało istotne zmniejszenie wady, jaką posiadał wariant zachodni. Wybrany do realizacji wariant pozwoli bowiem zdecydowanie zminimalizować zakres i charakter kolizji ze stacją towarową Łódź – Olechów, ponieważ przebieg drogi będzie przecinał linię kolejową na krótkich odcinkach i w bezpiecznej odległości od stacji przeładunkowej.

Odnosząc się do powyższego zarzutu należy uznać, iż jest on bezzasadny.

Ad. 13.

Odnosząc się do zarzutu wadliwego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie obliczeń natężenia ruchu drogowego poprzez przyjęcie w nim zerowego ruchu na węzłach stwierdzono, że na etapie wstępnych opracowań wykorzystano dane ruchowe jedynie dla węzła „Brzeziny”, ponieważ tylko te dane były dostępne i zawarte w prognozie ruchu pojazdów do 2015 r. Z kolei dla międzywęzłowych odcinków autostrady wykorzystano pełne analizy ruchowe. W rezultacie obliczono, że prognozowany zasięg występowania dopuszczalnych przekroczeń hałasu dla terenów zabudowy mieszkaniowej w porze nocnej, bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych, wynosić będzie 200 m licząc od krawędzi jezdni. Uwzględnienie zatem nawet 30% ruchu pojazdów na łącznicach węzłów (co jest wartością i tak zawyżoną, albowiem w prognozie opracowanej w 2007 roku na potrzeby decyzji środowiskowej natężenia na łącznicach wynoszą 10-25% potoku pojazdów z głównej trasy A-1) w stosunku do prognozowanego ruchu na odcinkach międzywęzłowych autostrady nie będzie miało istotnego wpływu na zasięg oddziaływania wyznaczony w opracowaniu. Prognozy przeprowadzone w ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko uwzględniały zakładane natężenie ruchu na wszystkich węzłach drogowych. Zaproponowane zabezpieczenia minimalizujące uwzględniają prognozowany ruch tak na autostradzie jak i łącznicach. Mając na uwadze powyższe należy uznać, że zarzut jest bezzasadny.

Ad. 14.

W opinii skarżących w raporcie o oddziaływaniu na środowisko brak jest map ewidencyjnych z zaznaczonym zasięgiem przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego od drogi.

W myśl art. 46a ust 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia należało dołączyć m.in. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich. Przepisy ww. ustawy nie wskazują na konieczność zaznaczania zasięgu klimatu akustycznego na tego rodzaju mapach. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż zasięgi przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu przy zastosowaniu zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych zostały uwzględnione na mapach topograficznych, dołączonych do raportu o oddziaływaniu na środowisko (arkusze Załącznika Nr 5 do raportu). Mając na uwadze powyższe należy uznać zarzut za bezpodstawny.

Ad. 15.

Po przeanalizowaniu akt sprawy stwierdza się, że zarzut dotyczący braku załączonych do wniosku do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach kopii map ewidencyjnych, jest bezpodstawny. Zgodnie z art. 46a ust 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* dokumentacja dołączona do wniosku do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawierała wszystkie niezbędne materiały, w tym raport o oddziaływaniu na środowisko oraz kopie map ewidencyjnych. W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 16.

Zarzut nie uwzględnienia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko kwestii wycinki ok. 10 ha lasów olechowskich należy uznać za niezasadny. Kwestia ww. obszarów leśnych była poruszana i wyjaśniana m.in. na rozprawie administracyjnej z zainteresowanymi mieszkańcami. Wykonawcy raportu wskazują, że wpływ planowanej inwestycji na stan zadrzewień z towarzyszącą roślinnością ograniczał się będzie w większości do zniszczenia pospolitych zbiorowisk w pasie terenu zajęтым pod drogę wraz z obszarem budowy. W związku z tym niezbędne okaże się wycięcie części istniejących zadrzewień. Jednakże na terenie obszarów

leśnych w okolicy Olechowa, przez które będzie przebiegał odcinek autostrady A-1, proponowane jest odtworzenie stref ekotonowych tj. wprowadzenie zieleni dogęszczającej. Będzie to miało miejsce po stronie lewej autostrady na odcinku od km 311+720 do km 313+030, a także po stronie prawej na odcinku od km 312+570 do km 313+000, co odzwierciedla arkusz 13 z Załącznika Nr 6 do raportu.

Zdaniem stron lokalizacja węzła „Andrespol” wymusza także likwidację pozostałej części lasów olechowskich. W tym miejscu należy wyjaśnić, że fragmentacja lasów olechowskich związana jest nie tylko z budową autostrady, ale także z zabudową mieszkaniową, której zasięg ciągle się powiększa. Ma to odzwierciedlenie na arkuszu 5.12 w załączniku graficznym do raportu. Realizacja autostrady wraz z węzłem i łącznicami łączącymi A-1 z ul. Rokicińską z A-1, zajmie niewielki fragment tych terenów leśnych i nie doprowadzi do całkowitej likwidacji tego obszaru. Na uwagę zasługuje również fakt, że na tym obszarze brak jest terenów leśnych o wartościowym, zróżnicowanym gatunkowo i wiekowo drzewostanie. Średnia wieku drzewostanów wynosi 50 lat. Taki wiek drzewostanów określa mniejszą ich przydatność przyrodniczą; 70% lasu przeznaczonego do wyłączenia z produkcji leśnej stanowią bory świeże, a 20% bory mieszane. Podstawowym gatunkiem dla tych zbiorowisk jest sosna, w mniejszym stopniu brzoza, sporadycznie dąb. Są one typowe przy zalesianiu najsłabszych i nieopłacalnych gruntów rolnych.

Jak już wcześniej wspomniano niezbędne wylesiania dokonywane na trasie budowy autostrady będą rekompensowane nowymi pasami zadrzewień stanowiącymi zieleni izolacyjną, składającymi się z gatunków rodzimych, naturalnie występujących w rejonie planowanej inwestycji. Z kolei istniejące w otoczeniu pasa drogowego tereny zadrzewione mogą być wykorzystane jako naturalna bariera ograniczająca rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń w środowisku. Mając na uwadze powyższe, stawiany przez odwołujących się zarzut należy uznać za niezasadny.

Ad. 17.

Odnosząc się do zarzutu związanego z nieuwzględnieniem w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w zaskarżonej decyzji informacji dotyczących odrzucenia dokumentacji sporządzonej przez firmę APIA należy uznać, iż jest on bezpodstawny. Raport o oddziaływaniu na środowisko dołączony do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zgodny z art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska*. W opinii organu drugiej instancji dokument firmy APIA, którego włączenia do dokumentacji w przedmiotowej sprawie domagają się strony, nie był dokumentem dołączonym do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia. W toku

rozpatrywania sprawy organ drugiej instancji ustalił, iż dokument firmy APIA zawierał jedynie wyniki z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, które zostały w całości przeniesione do raportu sporządzonego przez firmę Ekkom Sp. z o.o., stanowiący podstawowy dokument w procedurze. W związku z powyższym zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 18.

Rozpatrując zarzut niezgodności wydanego rozstrzygnięcia z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* właściwy organ wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia po stwierdzeniu zgodności lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, przy czym wymóg ten nie znajduje zastosowania w odniesieniu do dróg krajowych (ust. 1a ww. artykułu). Ponadto zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. Nr 180, poz. 721 ze zm.) w sprawach dotyczących lokalizacji dróg przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się. Mając powyższe na uwadze, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie musiał analizować zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W konsekwencji, zarzut rażącego naruszenia prawa polegający na sprzeczności rozstrzygnięcia z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego należy uznać za niezasadny.

Ad. 19.

Skarżący podnoszą także zarzut nieuwzględnienia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zagrożeń wynikających z lokalizacji autostrady A-1 w rejonie mocno zurbanizowanych terenów, tj. osiedli: Nowosolna, Olechów, Andrzejów, Feliksin i Młynek. Z analizowanej dokumentacji wynika, iż w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jak również w dołączonych do niego załącznikach graficznych wskazano zasięgi i rodzaje oddziaływań na terenach, przez które będzie przebiegała planowana autostrada. Tym samym wszystkie przeprowadzone analizy dotyczyły również ww. osiedli. Odzwierciedleniem informacji zawartych w raporcie są załączniki nr 3-6, wśród których znajdują się mapy: wrażliwości przyrody ożywionej, przyrody nieożywionej wraz z elementami środowiska kulturowego i szlakami migracji zwierząt oraz mapy obrazujące klimat akustyczny wraz z planowanymi wyburzeniami.

Podkreślenia wymaga fakt, że raport został sporządzony zgodnie z art. 52 ustawy z 27 kwietnia 2001 r – *Prawo ochrony środowiska*. W rozdziale 6 autorzy tego dokumentu szczegółowo określili przewidywane oddziaływania autostrady na środowisko, zarówno na terenie na którym będzie realizowane przedsięwzięcie jak i na terenie działek sąsiednich. W związku z powyższym zarzut należy uznać za niezasadny.

Ad. 20.

Odwołujący się zarzucili, że decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie uwzględnia degradacji i zagrożeń dla GZWP nr 401, 403 i 404 wynikających z budowy i eksploatacji planowanej autostrady na odcinku od węzła „Brzeziny” do węzła „Romanów”.

Zdaniem stron planowana droga zlokalizowana jest na obszarze trzech GZWP objętych najwyższą ochroną. Zarzucono, że wprowadzanie ścieków z drogi do gruntów stanowi poważne zagrożenie ekologiczne dla wód podziemnych znajdujących się na terenie miasta Łodzi.

W dokumentacji przedłożonej wraz z wnioskiem znajdują się informacje dotyczące wód podziemnych w obrębie planowanego przebiegu autostrady A-1 oraz możliwe oddziaływania związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia na stosunki wodne.

Planowana droga między węzłem „Brzeziny”, a węzłem „Romanów”, zlokalizowana jest na terenach Głównych Zbiorników Wód Podziemnych nr 401, 403 i 404, które mają strategiczne znaczenie dla miasta Łodzi. Mając powyższe na uwadze, jak również działając z zasadą przejrzystości, w celu ochrony jakości istniejących GZWP zobowiązano inwestora do zaprojektowania i wykonania systemu odwodnienia drogi pozwalającego na ograniczenie do minimum możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. W tym celu na odcinku kolizji drogi przebiegającej przez obszar GZWP, a także na terenach gdzie brak jest wystarczającej izolacji wód podziemnych, zaplanowano wykonanie systemu kanalizacyjnego oraz rowów drogowych służących do zbierania wód opadowych z drogi wraz z osadnikami z zasyfionym odpływem. Uszczelnienie systemu zostanie wykonane za pomocą geomembrany lub maty bentonitowej. Wody opadowe przed zrzutem do odbiorników będą oczyszczane w urządzeniach typu osadniki i zbiorniki retencyjno – infiltracyjne z zasyfionym odpływem. Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko realizacja inwestycji nie stanowi bezpośredniego zagrożenia dla zasadniczego poziomu wód podziemnych, pod warunkiem skutecznego ujmowania wód opadowych z nawierzchni i oczyszczania przed ich wprowadzaniem do odbiornika. Ponadto warunki dotyczące gospodarki wodno – ściekowej zostały określone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w zaskarżonej decyzji w rozdziale 3.2.

W związku z powyższym, ww. zarzuty należy uznać za bezzasadne.

Ad. 21.

Strony podniosły również zarzut, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera wątpliwe zalecenia dotyczące systemów oczyszczania ścieków odprowadzanych do wód gruntowych, gospodarki odpadami oraz ochrony cennych gatunków drzew i roślin.

W świetle powyższych zarzutów wyjaśnić należy, że do kwestii systemów oczyszczania ścieków odniesiono się w punkcie 20 niniejszej decyzji.

Decyzja zawiera ustalenia w zakresie gospodarowania odpadami, wynikające z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *o odpadach* (Dz. U. Nr 62, poz. 628 ze zm.).

Zgodnie z warunkami określonymi w tej decyzji powstające w trakcie budowy odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione organy. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawiać w ramach robót budowlanych, będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem. Bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn zostaną zlokalizowane m.in. poza obszarami zabudowy mieszkaniowej oraz poza granicami GZWP nr 401, 403, 404 i 408.

Odnosząc się do zarzutu zbyt lakonicznych zapisów dotyczących ochrony cennych drzew i roślin należy wyjaśnić, że zgodnie z zaleceniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Ponadto wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. poza okresem od marca do końca sierpnia. Na uwagę zasługuje również fakt, że inwestor został zobowiązany do uzupełnienia strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, przy uwzględnieniu uwarunkowań siedliskowych, architektury krajobrazu, ochrony zabytków, wymogów bezpieczeństwa oraz warunków technicznych. Ustalenia te są zdaniem organu odwoławczego wystarczające dla ochrony cennych gatunków fauny i flory.

Mając powyższe na uwadze, zarzut dotyczący wątpliwych zaleceń w skarżonej decyzji, należy uznać za bezzasadny.

Ad. 22.

Zdaniem skarżących na stronie 17 raportu o oddziaływaniu na środowisko błędnie została przedstawiona lokalizacja autostrady A-1, tzn. obok miasta Łodzi, a powinna być ona zaznaczona w granicach tego miasta. Zdaniem organu odwoławczego mapa (rycina) na stronie 17 raportu ma charakter orientacyjny i jest opracowana w skali obejmującej cały kraj. Nie ma na niej

podziału administracyjnego, a miasto Łódź zaznaczone jest jedynie jako punkt bez określenia jego granic. Szczegółowa lokalizacja autostrady znajduje się na trzech arkuszach mapy poglądowej po stronie 18 raportu. Na arkuszu 1/3 dokładnie zobrazowano przebieg autostrady w granicach miasta Łodzi.

Mając na uwadze powyższe, stawiany zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 23.

W opinii stron autorzy raportu nie zamieścili zdjęć z przebiegu planowanej autostrady przez tereny zurbanizowane. Ponadto skarżący wskazują na brak wyczerpującego opisu planowanego do realizacji wariantu, co nie jest zgodne z prawdą, o czym świadczy rozdział 2. *Opis planowanego przedsięwzięcia*. Jednocześnie należy podkreślić, że umieszczanie w raporcie zdjęć lotniczych nie jest obowiązkiem obligatoryjnym.

Ad. 24.

Odpowiadając na zarzut błędnego usytuowania miejscowości Andrzejów i Andrespol na stronie 211 raportu należy wyjaśnić, że jest to pomyłka pisarska na mapie poglądowej nie mająca wpływu na treść opracowania. Na szczegółowych załącznikach 3-6 do raportu w skali 1:5000 (arkusze 3.13, 4.13, 5.13, 6.13) oznaczenia są prawidłowe. Na uwagę zasługuje również fakt, iż zarzut ten był wyjaśniany na rozprawie administracyjnej. W związku z powyższym zdaniem organu odwoławczego zarzut jest niesłuszny.

Ad. 25.

Strony wskazują także na mylne ich zdaniem stwierdzenie w raporcie, iż nieruchomości sąsiadujące z ul. Rokicińską, torami PKP, liniami wysokiego napięcia oraz autostradą będą podlegały w całości wykupowi. Po wnikliwej analizie dokumentacji stwierdzono, że raport został sporządzony na podstawie dokumentacji projektowej opracowanej na etapie wydawania decyzji lokalizacyjnej. W projekcie tym jednoznacznie znajduje się informacja o tym, że budynki znajdujące się pomiędzy autostradą, ul. Rokicińską a łącznicą komunikującą A-1 z ul. Rokicińską oraz linią kolejową zostaną wykupione, a posadowione na nich budynki będą wyburzone. Takie założenie zostało przyjęte w analizach w raporcie, co obrazują między innymi załączniki graficzne (arkusz 5.12, 6.12). Nie ma więc podstaw do przyznania stronom słuszności podnoszonych zarzutów.

Ad. 26.

Odnosząc się do zarzutu skarżących, zdaniem których nieprawdziwa jest informacja w raporcie, iż wariant pierwotny tzn. wschodni rozcinał zwartą zabudowę Andrespola i Andrzejowa należy stwierdzić, że jest on bezzasadny. W raporcie zawarty jest zapis, który dosłownie brzmi „Na odcinku od km 311+500 do km 313+000 trasa przechodziła przez tereny zwartej zabudowy Andrespola i osiedla Andrzejów” (str. 210, zdjęcie lotnicze – str. 211 raportu). Z raportu wynika, że osiedla Andrzejów i Andrespol tworzą zwarty układ zabudowy i poprowadzenie trasy według wariantu wschodniego powodowałoby jego rozcięcie. W związku z powyższym należy uznać, że podnoszony przez strony zarzut jest bezpodstawny.

Ad. 27.

W kolejnym zarzucie, strony zwracają uwagę na fakt, iż wariant przeznaczony do realizacji planowanej inwestycji będzie kolidował z jedynym korytarzem tzw. klinem przewietrzającym na terenie miasta Łódź. W opinii organu odwoławczego autostrada A-1 tylko w nieznacznym stopniu może wpłynąć na ograniczenie przewietrzania miasta. Z analizy dokumentacji wynika, że dominującymi kierunkami, z których wieją wiatry w obrębie miasta Łodzi, jest zachód oraz południowy-zachód. Natomiast planowana autostrada omija obszar miasta po stronie wschodniej miasta, co praktycznie wyklucza możliwość zaburzenia warunków przemieszczania się mas powietrza w samym mieście. W związku z powyższym zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 28.

Zdaniem skarżących w raporcie nie odniesiono się do kwestii korytarza ekologicznego – dolina rzeki Ner. Należy podkreślić, że jest to korytarz migracji zwierząt o charakterze lokalnym, który w związku z ekspansją terenów mieszkalnych utracił swój pierwotny charakter. Dlatego też analizowanie go i proponowanie w tym miejscu przejścia dla zwierząt średnich lub dużych byłoby bezpodstawne. Z tego też względu na tym odcinku zaproponowano tylko przejścia dla zwierząt małych oraz płazów, które na tym obszarze pomimo presji człowieka oraz budowy autostrady będą dalej występować. Odnosząc się do powyższych wyjaśnień należy uznać, że stawiany przez skarżących zarzut jest niesłuszny.

Ad. 29.

W odniesieniu do zarzutu, iż wariant zachodni zmodyfikowany koliduje z rzeką Ner należy wyjaśnić, że w raporcie przy rozstrzyganiu tego zagadnienia oparto się na przeprowadzonej wcześniej wizji lokalnej w terenie oraz na materiałach przesłanych pismem z dnia 4 kwietnia 2007 r., znak: OKI-522/III/59/2007 przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej z Poznania (Załącznik Nr 1 raportu). Z mapy pogładowej załączonej do niniejszego pisma, wykonanej w skali 1:5000 jednoznacznie wynika, że planowana inwestycja w wariantie zachodnim zmodyfikowanym nie przecina w żadnym miejscu rzeki Ner. Obszar źródłowy rzeki Ner zlokalizowany był na terenie dawnej wsi Nery. Wraz z upływem czasu, któremu towarzyszyły poważne wylesienia obszaru, szybszy spływ oraz intensywniejsze parowanie wody opadowej z zabudowanych terenów miasta, a także wysokie zużycie wody dla potrzeb przemysłu i gospodarki komunalnej, drastycznie obniżył się poziom wód gruntowych. Na skutek opisanych powyżej procesów pierwotne źródła rzeki Ner przesunęły się znacznie na południe. Obecne koryto rzeki zaczyna się przepustem w ul. Pomorskiej w Łodzi, gdzie rzeka charakteryzuje się brakiem stałego przepływu. Powtarzający się cyklicznie, w okresie wiosennym, przepływ okresowy obserwuje się dopiero na odcinku pomiędzy ul. Ziemiańską i Kolumny. Na północ od ul. Ziemiańskiej do terenów PKP (stacja Łódź – Olechów), gdzie koryto zanikło zupełnie oraz powyżej ulicy zakładowej, gdzie koryto utrzymywane jest głównie w celu bezpiecznego odprowadzania wód z odwadniaków istniejącej magistrali wodociągowej oraz z dróg i terenów kolejowych., naturalne niewielkie przepływy występują sporadycznie, co kilka, a nawet co kilkanaście lat w okresie wiosennym, w warunkach nagłych odwilży i tylko po szczególnie śnieżnych zimach. Charakteryzując natomiast dolinę na północ od ul. Rokicińskiej należy stwierdzić, że jest to dolina sucha, w niewielkim stopniu przekształcona morfologicznie, często z brakiem wyraźnie zaznaczonego koryta rzeki. Na niektórych odcinkach w górnej części zlewni doszło do częściowej zabudowy doliny np. w Andrzejowie na stosunkowo krótkim odcinku w rejonie ul. Rokicińskiej. Dalej dolina zachowuje naturalny charakter i jest wykorzystywana rolniczo. Generalnie rzecz biorąc w górnej części zlewni koryto rzeki zanikło albo znajduje się w złym stanie i wymaga odbudowy. Zgodnie z Projektem Generalnym Rzeki Ner, sporządzonym przez władze lokalne, odbudowa taka miałaby na celu głównie bezpieczne odprowadzanie wód deszczowych z tej części zlewni, szczególnie w obliczu planowanej budowy dróg wiążących Łódź z projektowanymi autostradami A-1 i A-2.

W związku z ww. wyjaśnieniami należy uznać, że przytoczony zarzut jest niezasadny.

Ad. 30.

Odwołujący się wskazują również na brak w raporcie informacji: jakie natężenie ruchu, warunki atmosferyczne oraz rodzaj nawierzchni przyjęto w obliczeniach, a także jakie przyjęto parametry akustyczne do wyliczeń barier dźwiękochłonnych.

Zgodnie z metodyką przedstawioną w przedmiotowym opracowaniu należy wyjaśnić, że dane dotyczące natężeń ruchu w ilości pojazdów na godzinę dla poszczególnych odcinków podano w tabeli 9.21 w rozdziale *9.3.1. Metoda prognozy równoważnego poziomu dźwięku*. Podane tam dane dotyczą najbardziej niekorzystnej, sytuacji czyli okresu kiedy będzie największe prognozowane natężenie ruchu, a co za tym idzie największe negatywne oddziaływanie (dla roku 2025).

Na podstawie informacji uzyskanych od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pismem z dnia 12 maja 2009 r., znak: GDDKiA/DŚR-WMS/btk/602/22/127/09 należy wyjaśnić, że do wykonania obliczeń rozprzestrzeniania się dźwięku na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie autostrady A1, posłużono się programem SoundPLAN ver. 6.5, w którym wykorzystano francuską metodę obliczeniową NMPB - Routes 96 zgodną z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem* (Dz. U. z 2007 r. Nr 192, poz. 1392) oraz Polską Normą PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. W modelu obliczeniowym przyjęto standardowe warunki meteorologiczne określone w metodzie francuskiej (wilgotność względna 70%, temperatura 10°C oraz ciśnienie atmosferyczne 1013 hPa).

Program SoundPLAN umożliwia dobór nawierzchni drogi przy wykonywaniu obliczeń równoważnego poziomu dźwięku. W modelu obliczeniowym wykorzystanym do wykonania prognoz hałasu przypisano analizowanemu odcinkowi autostrady A-1 nawierzchnię asfaltową (w programie określoną jako smooth asphalt). Nie uwzględniano przy tym żadnych współczynników korygujących (np. z uwagi na stan nawierzchni jezdni).

Natomiast parametry ekranów akustycznych proponowanych w celu ochrony budynków mieszkalnych przed oddziaływaniem hałasu zostały dobrane indywidualnie. Na podstawie analizy wyników obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu każdemu ekranowi została przypisana długość, wysokość oraz rodzaj wypełnienia (przezroczysty, mieszany, pochłaniający). Dla każdego typu wypełnienia w modelu obliczeniowym wykorzystanym do prognoz określono stratę odbić fal akustycznych, która dla ekranów pochłaniających wynosi 8 dB, dla ekranów mieszanych 4 dB a dla ekranów odbijających 1 dB. Z tego właśnie względu przywołany przez odwołujących się zarzut należy uznać za bezpodstawny.

Ad. 31.

W opinii organu odwoławczego zarzut dotyczący funkcjonowania zieleni wzdłuż autostrady A-1 należy uważać za chybiony. Z przedmiotowego opracowania wynika, że ponadnormatywne oddziaływanie w zakresie zanieczyszczeń powietrza będzie występowało od chwili oddania autostrady do użytku i z tego właśnie względu zaprojektowano środki ochronne.

Jak wynika z dokumentacji, przy drogach będą nasadzone kilkuletnie drzewa, które będą wymagały odpowiedniego sposobu ich pielęgnacji. Tak zaadoptowana zielen zaczyna spełnić swoje funkcje już od dnia posadzenia, jednak wysoką skuteczność osiąga dopiero po kilku latach.

Ponadto ekrany akustyczne zlokalizowane wzdłuż drogi będą ograniczały rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń. W tym miejscu podkreślenia wymaga fakt, że z uwagi na wprowadzane przez Unię Europejską coraz bardziej restrykcyjne normy EURO (określające maksymalne emisje z pojazdów) wpłyną na zmniejszenie negatywnego oddziaływania w zakresie zanieczyszczenia powietrza spalinami.

Jednocześnie zgodnie z punktem 4.2 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Wojewoda Łódzki nałożył na wnioskodawcę obowiązek wykonania, po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania, analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych urządzeń zabezpieczających i przedstawienia jej wyników organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania. Analiza ta, umożliwi porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i oceną skuteczności działań podjętych w celu jego ograniczenia oraz pozwoli stwierdzić czy standardy jakości środowiska przy zastosowaniu zaprojektowanych rozwiązań technicznych zostały zachowane. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych należy zastosować odpowiednie środki ochrony.

W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 32.

Odnosząc się do kolejnego zarzutu wyjaśnić należy, że wszystkie pomiary dotyczące hałasu zostały wykonane zgodnie z „Wytężnymi wykonywania pomiarów hałasu przy drogach krajowych prowadzonych w trakcie generalnego pomiaru ruchu” Warszawa, styczeń-marzec 2005. Ww. wytyczne jasno określają warunki w jakich należy wykonywać pomiary (warunki atmosferyczne, dni tygodnia itp.) dzięki czemu wyniki tych pomiarów w wiarygodny sposób określają poziom hałasu. Stosowanie się to tych zaleceń jest zgodne z zarządzeniem Nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg

Krajowych i Autostrad z dnia 5 maja 2005 r. w sprawie wykonywania pomiarów hałasu przy drogach krajowych w trakcie generalnego pomiaru ruchu.

Prognozy rozprzestrzeniania się dźwięku wykonywano dla terenów, które będą sąsiadować z projektowanym odcinkiem autostrady. W związku z faktem, iż w chwili obecnej odcinek ten nie istnieje, nie było możliwości porównania wyników pomiarów z wynikami prognoz, do wykonania których przyjęto prognozowane natężenie ruchu. Należy natomiast zaznaczyć, że do wykonania prognoz użyto ten sam model obliczeniowy, który był wykorzystany do prognoz hałasu wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej dla odcinka autostrady A-2 Stryków - Dąbie. W ramach przedmiotowego opracowania dla autostrady A-1 wykonano ponad 30 całodobowych pomiarów równoważnego poziomu dźwięku. Wyniki pomiarów porównano z wynikami obliczeń wykonanymi w tych samych punktach. Otrzymane wartości były do siebie bardzo zbliżone, co pozwala stwierdzić, że model obliczeniowy użyty do wykonania prognoz hałasu w programie SoundPLAN dobrze odzwierciedla warunki rzeczywiste. W związku z powyższym należy uznać, że podnoszony przez strony zarzut jest bezpodstawny.

Ad. 33.

Strony wysunęły również zarzut, że w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach brak jest uzasadnienia nadania rygoru natychmiastowej wykonalności.

W dniu 1 stycznia 2009 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi zwróciła się pismem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o nadaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przychylił się do wniosku i umieścił w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji stosowne wyjaśnienia (str. 36, 37). W uzasadnieniu wskazane jest, iż przedmiotowy odcinek autostrady A-1 jest fragmentem Transeuropejskiej Autostrady Północ Południe (TAPP), której budowa stanowi priorytet rządu Rzeczypospolitej Polskiej i została wpisana w realizację „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012”. Budowa autostrady A-1 zlokalizowanej w korytarzu VI Gdańsk – Cieszyn w celu prawidłowego jej funkcjonowania winna odbywać się zgodnie z przyjętymi harmonogramami realizacyjnymi dotyczącymi poszczególnych odcinków, które dopiero wykonane w całości mogą stanowić w pełni przepustowy ciąg komunikacyjny. Realizacja pozostałych odcinków A-1 jest mocno zaawansowana, a częściowo nawet zakończona. Przedmiotowy odcinek z uwagi na długotrwałe procedury administracyjne i proces odwoławczy jest opóźniony w stosunku do zakładanych terminów realizacyjnych. Z uwagi na nadrzędny interes społeczny określony w Polityce Transportowej Państwa na lata 2007-2020, zobowiązania międzynarodowe Polski, konieczność pilnego przekazania odcinka koncesjonariuszowi oraz

W związku z powyższym należy uznać, że stawiany przez odwołujących się zarzut jest niezasadny.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 10 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* poinformował społeczeństwo pismem z dnia 21 maja 2009 r., znak: DOOŚ/IDK-074/2873/263/09/aj/12 o zgromadzonym materiale dowodowym w sprawie *budowy autostrady A1 na odcinku od węzła Stryków – I (bez węzła) w km 295+850 do granicy województw łódzkiego/śląskiego w km 399+742,51 oraz o warunkach i możliwości zapoznania się z dokumentacją.*

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się tylko do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że nie zaistniały podstawy do zmiany wydanego rozstrzygnięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 30 dni od dnia otrzymania.

ZASTĘPCA
GENERALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Piotr Otawski
Piotr Otawski

Otrzymują:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi,
- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi,
- Prezydent Miasta Piotrkowa Trybunalskiego Krzysztof Chojniak,
- Zbigniew Kamiński,
- Cezary Hanycz,
- Piotr Lisowski,
- Lucyna Czajka,
- Agnieszka Lasota,
- Elżbieta Lasota,
- Lucyna Juszczuk,
- Małgorzata Juszczuk – Haber,
- Krzysztof Gruchała, Marek Puzynowski,
- Zbigniew Góra,
- Andrzej Wilk,
- Józef Sypułek,
- Aneta Durska,
- Joanna Błaszczuk,
- Wiesława Błaszczuk,
- Iwona Błaszczuk,
- Sławomir Błaszczuk,
- Władysław Staniszewski,
- Władysława Staniszevska,
- Jadwiga Kamińska,
- Andrzej Sadło,
- Anna Olejnik,
- Aleksander Krakowiak,
- Włodzimierz Misiak,
- Wanda Tuzinkiewicz,
- Leszek Tuzinkiewicz,
- Paweł Nowak,
- Wioletta Tuzinkiewicz,
- Renata Cieślak,
- Stanisław Kisiel,
- Andrzej Antczak,
- Barbara Kościelniak – Mucha,
- Adam Kula,
- Piotr Pieróg,
- Mieczysław Zych,
- Stowarzyszenie „Bezpieczna Autostrada”,
- Stowarzyszenie „Obywatele Obywatelom”,
- Rada Osiedla Andrzejów,
- Stowarzyszenie „Przyjazna komunikacja dla Nowosolnej”,
- Pozostałe strony – zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego.
- a/a