

Czernichów, dnia 21.09.2016

Znak sprawy: PP.6220.1.2016

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 1 i 2, w związku z art. 64 ust. 1 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) oraz art. 123 ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23) po zasięgnięciu opinii:

1. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żywcu zawartej w piśmie znak: NS/NZ/523-28/2016 z dnia 02 sierpnia 2016 r. (data wpływu: 04 sierpnia 2016 r.),
2. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach zawartej w piśmie znak: WOOŚ.4240.113.2016.RK1.6 z dnia 16 sierpnia 2016 r. (data wpływu: 18 sierpnia 2016 r.)

postanawiam stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 948 na odcinku od drogi krajowej 52 (rondo) do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 946 (Kobiernice – Żywiec)” na terenie gmin Porąbka i Czernichów oraz miasta Żywiec.

Uzasadnienie

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 7, 33, 60, 68, 79 oraz § 3 ust. 2 pkt. 1, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Po rozpatrzeniu wniosku Remigiusza Rolnika Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o., 02-670 Warszawa, ul. Puławska 182 działającego jako pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, 40-609 Katowice, ul. Lechicka 24, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Wójt Gminy Czernichów na podstawie art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) zwrócił się z prośbą do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żywcu oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony środowiska w Katowicach o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Żywcu pismem znak: NS/NZ/523-28/2016 z dnia 02 sierpnia 2016 r. wyraził opinię, że dla planowanej inwestycji nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowiska, a tym samym nie istnieje konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem znak: WOOŚ.4240.113.2016.RK1.6 z dnia 16 sierpnia 2016 r. wyraził opinię, że istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., wyżej wymienione opinie oraz informacje zawarte w przedłożonej przez wnioskodawcę karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie jest nowym elementem wprowadzonym do środowiska. Istniejąca droga wojewódzka nr 948 spełnia swoje podstawowe zadanie, obsługuje ruch drogowy, stanowi łącznik między gminami, a także powiatami. Przebudowa drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie emisji spalin i hałasu, podniesienie jakości drogi oraz polepszenie komfortu jazdy użytkowników ruchu.

Przedmiotowa inwestycja polegała będzie na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 948 od skrzyżowania DK 52 w km 17+651 do skrzyżowania z DW 946 w km 35+019 (wraz z jego przebudową) o sumarycznej długości ok. 17,4 km.

W ramach inwestycji przewiduje się podział zadania na następujące odcinki:

- Odcinek A: przebudowa pełna – od km ok. 17+651 do km ok. 26+940;
- Odcinek B: przebudowa uproszczona – od km ok. 26+940 do km ok. 28+900;
- Odcinek C: przebudowa pełna – od km ok. 28+900 do km ok. 30+520;
- Odcinek D: przebudowa uproszczona – od km ok. 30+520 do km ok. 34+380;
- Odcinek E: przebudowa pełna – od km ok. 34+380 do km ok. 35+015.

Odcinek A, C i E podlegać będzie pełnej przebudowie. DW 948 zostanie przebudowana w sposób pozwalający na doprowadzenie drogi do wymaganych przez Zamawiającego oraz warunki techniczne parametrów. Na tych zakresach przewiduje się również kompleksową przebudowę systemu odwodnienia, który z uwagi na budowę nowych odcinków chodników ulegnie modyfikacji.

Odcinek B i D podlegać będzie uproszczonej przebudowie, tj. przebudowie konstrukcji nawierzchni DW 948. Na tych odcinkach projektuje się geometryczne odtworzenie w planie i profilu stanu istniejącego. Przebudowywana konstrukcja zostanie dostosowana do wymagań nośności 115kN/oś. Na tym zakresie w głównej mierze zostanie zachowany istniejący sposób odwodnienia.

Zaproponowany podział dokumentacji został uzgodniony z Inwestorem. Jest on w głównej mierze podyktowany skomplikowaną i niejednorodną budową geologiczną terenu inwestycji oraz faktem występowania w ciągu trasy DW948 zinwentaryzowanych 42 osuwisk. Dodatkowo występują liczne i trudne do zinwentaryzowania anomalie geologiczne w formie pustek, stref rozluźnień, spękań, zsuwów i ugięć. Z związku z tym projektowanie konstrukcji inżynierskich związanych z zabezpieczeniem osuwiska, przy stwierdzonych warunkach gruntowych, może wykraczać w znaczący sposób poza zakres strefy pasa drogowego, co będzie wiązało się z koniecznością stosowania bardzo zaawansowanych i kosztownych konstrukcji zabezpieczających.

Wobec powyższych warunków na odcinkach występowania największego zagęszczenia niekorzystnych wymienionych zjawisk geofizycznych podjęto decyzję o ograniczeniu zakresu przebudowy do odtworzenia stanu istniejącego. Przyjęte rozwiązania projektowe na odcinkach B i D nie będą powodowały ingerencji w zbocze górskie ani w skarpe od strony zbiornika wodnego. Nie spowodują one również większej niż w stanie istniejącym ingerencji w tereny osuwiskowe.

Ponadto zakres obejmuje:

- przebudowę podrzędnych dróg i ulic poprzecznych, gminnych i powiatowych;
- konieczna przebudowę DW 946 z uwagi na nawiązanie DW 948;

- ciągi piesze;
- obiekty inżynierskie – mosty, konstrukcje oporowe, przepusty;
- elementy zabezpieczenia wybranych osuwisk;
- inne drogi podrzędne i zjazdy;
- przebudowę sieci kanalizacji grawitacyjnej i ciśnieniowej, sieci wodociągowych oraz gazowych średniego i wysokiego ciśnienia;
- przebudowę sieci elektroenergetycznych i teletechnicznych.

Planowany do przebudowy odcinek DW948 przebiega od skrzyżowania z DK 52 (za rondem w km 17+651) w miejscowości Kobiernice do skrzyżowania z DW946 (km 35+019 wraz z jego przebudową) w miejscowości Żywiec. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gmin: Porąbka, Czernichów i Żywiec w województwie śląskim. W rejonie inwestycji istniejącą sieć drogową stanowią drogi powiatowe oraz gminne. Ponadto z planowaną do przebudowy drogą łączą się drogi wewnętrzne. DW 948 przebiega przez

miejscowości Kobiernice, Porąbka, Międzybrodzie Bialskie, Międzybrodzie Żywieckie, Czernichów, Tresna, Oczków, Żywiec. W km ok 31+000, DW 948 przebiega przez obiekt budowlany tamy na zaporze w Tresnej.

Droga wojewódzka 948 przebiega przez tereny zabudowane zarówno zabudową zwartą jak i zagrodową oraz przez tereny rekreacyjne (zabudowane domkami letniskowymi oraz obok przystani wodnych). DW 948 sąsiaduje z terenami pól uprawnych oraz łąk, miejscami przebiega również przez tereny zalesione. Na większości odcinka objętego przebudową DW 948 przebiega wzdłuż linii brzegowej rzeki Soły i zbiorników wodnych utworzonych przez zapory w Czańcu, w Porąbce i w Tresnej.

Z uwagi na specyficzne ukształtowanie drogi na skarpie pomiędzy rzeką Sołą a schodzącymi do rzeki zboczami gór w ciągu drogi wojewódzkiej znajdują się liczne konstrukcje oporowe stanowiące zabezpieczenie skarpi wzgórza lub umocnienie korpusu drogi.

Odwodnienie istniejącej jezdni i innych elementów pasa drogowego realizowane jest za pomocą wykształconych spadków poprzecznych oraz podłużnych i rowów drogowych. Na odcinkach o przekroju ulicznym odwodnienie pasa drogowego jest realizowane poprzez system kanalizacji deszczowej (z odprowadzeniem do istniejących cieków/rowów). Natomiast na odcinkach o przekroju drogowym poprzez rowy drogowe.

W ciągu projektowanego odcinka drogi, zlokalizowane są liczne przepusty (ok. 47 pod korpusem drogi wojewódzkiej) oraz dziewięć obiektów mostowych. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Wzdłuż drogi odcinkowo występują ciągi piesze oraz zlokalizowane są inne elementy, jak np.: chodniki, zatoki autobusowe, zatoki postojowe, obiekty kultu religijnego. Pas drogowy DW 948 od skrzyżowania z DK 52 (rondo) w miejscowości Kobiernice do skrzyżowania z DW 946 w Miejscowości Żywiec ma niuregulowany stan prawny.

Realizacja inwestycji będzie wymagała usunięcia drzew i krzewów. Zakres wycinki drzew i krzewów przewidziany w zamierzeniach projektowych ograniczono do niezbędnego minimum (umożliwiającego pomyślnie i zgodne z uwarunkowaniami prawnymi oraz technicznymi zrealizowanie zamierzeń inwestycyjnych przy zachowaniu jak największych fragmentów w stanie sprzed rozpoczęcia realizacji prac przygotowawczych i budowlanych), przy czym wycinka obejmie również egzemplarze wskazane do usunięcia ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego (tj. ze względu na ich stan zdrowotny oraz związane z nim zagrożenie dla pojazdów i pieszych na sąsiednich ciągach komunikacyjnych, pieszych i pieszo-rowerowych); w tym miejscu należy ponadto jednoznacznie

podkreślić, iż ze względu na przebudowę drogi w granicach istniejącego korytarza prowadzenia drogi nie przewiduje się prowadzenia masowej wycinki drzew o charakterze powierzchniowym w obrębie terenów leśnych (zwartych kompleksów leśnych i lokalnych zadrzewień), za wyjątkiem stref przewidzianych do objęcia wycinką w rejonie zabezpieczanych terenów osuwiskowych oraz umocnionych skarp drogowych.

Czas przewidziany na przeprowadzenie prac wycinkowych należy ograniczyć do okresu poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego, przy czym przewidzieć należy warunkowe odstępstwo od powyższego zalecenia w postaci przyzwolenia na prowadzenie prac wycinkowych przez cały rok, jednak wyłącznie w przypadku koniecznego zapewnienia przez Wykonawcę prac budowlanych (bądź Wykonawcę prac wycinkowych) nadzoru przez eksperta ornitologa oraz entomologa celem wykluczenia zasiedlenia wycinanych drzew i krzewów przez objęte ochroną prawną gatunków ptaków oraz owadów (ww. eksperci powinni być zatrudnieni przez Wykonawcę, lub Inwestora, w ramach nadzoru przyrodniczego planowanej inwestycji);

Do prac budowlanych będzie wykorzystywany sprzęt budowlany w dobrym stanie technicznym. Nie należy naprawiać sprzętu budowlanego w miejscu wykonywanych prac. W przypadku prowadzenia prac związanych z przebudową drogi (wykonywanie warstw podbudowy, warstw nawierzchni itp.) na etapie, których wykorzystywane będą urządzenia charakteryzujące się wysokim poziomem hałasu emitowanego (np. spycharki, koparki, ładowarki, młoty, maszyny do zagęszczania warstw nawierzchni, walce itp.) oraz pojazdy ciężarowe (wywrotki, pompy betonu, gruszki do transportu betonu) w pobliżu zabudowy mieszkaniowej tj. w odległości ok. 100 m od placu budowy prace prowadzone będą jedynie w porze dnia.

Stosowane będą nowoczesne i stosunkowo ciche dla danego rodzaju maszyny budowlane, które będą w dobrym stanie technicznym i spełniać będą wymagania dyrektywy 2000/14/WE oraz rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., Nr 263 poz. 2202 z późn. zm). Nie dopuszczane będzie do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie.

Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowane będzie ich ilość, magazynowane będą selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnione będzie ich ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie.

W szczególności: odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym i ogrodzonym miejscu (tj. zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych), zadaszonym o utwardzonym podłożu (np. z pomocą płyt betonowych) i/lub uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany) bądź na terenach już odpowiednio zabezpieczonych; gromadzone odpady należy na bieżąco wywozić w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Odpady inne niż niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, gromadzone odpady należy na bieżąco wywozić w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

W miejscu prowadzonych prac ziemnych nie należy składować odpadów, w tym w szczególności pojemników z substancjami niebezpiecznymi. Po zebraniu partii wysyłkowej odpady przekazywać

niezwłocznie innym posiadaczom do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, przy czym odbiorcami odpadów będą wyspecjalizowane jednostki posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami lub osoby fizyczne. Transport odpadów z placu budowy do miejsc odzysku/unieszkodliwiania realizować przez podmioty posiadające zezwolenie na prowadzenie tego typu działalności.

Odbiór odpadów o charakterze komunalnym zapewnić zgodnie z obowiązującymi przepisami. Prace należy prowadzić z należytą dbałością tak, by wyeliminować uszkodzenia instalowanych elementów (np.: rur, kabli, itp.), co wpłynie na minimalizację ilości odpadów.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą występować uciążliwości powodowane emisją hałasu od pracujących urządzeń budowlanych oraz pojazdów obsługujących inwestycję. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu związanego z prowadzonymi pracami budowlanymi, będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu duży wpływ ma również czas trwania prac budowlanych. Zakres prac ziemnych oraz montażowych realizowanych w fazie budowy wymagał będzie wykorzystywania sprzętu ciężkiego oraz środków transportu. W aspekcie akustycznym, wszystkie stosowane na tym etapie maszyny stanowić będą źródła dźwięku powodujące emisję hałasu do otoczenia.

Faza wykonania przedmiotowej inwestycji nie będzie jednak znaczącym elementem w oddziaływaniu hałasu na otoczenie. Należy zaznaczyć, iż będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Front prac będzie się sukcesywnie przesuwał w miarę ich postępu. Inwestycja nie będzie w tym samym czasie źródłem hałasu na całej swej powierzchni. Przewiduje się, że oddziaływanie akustyczne w fazie realizacji może być uciążliwe, ale będzie o charakterze lokalnym i krótkotrwałym. Zaleca się ograniczenie czasu trwania robot budowlanych w rejonie zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej (6:00-22:00).

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się również uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza, tj. pylenia podczas wykonywania robót ziemnych i transportu materiałów sypkich i pylistych, emisji substancji pyłowo-gazowych ze spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i sprzętu budowlanego oraz emisji fenolu, formaldehydu i węglowodorów podczas układania, rozprowadzania i zagęszczania mieszanki asfaltowej.

W przypadku pracy z materiałami sypkimi postępowanie będzie w sposób uważny, np. nastąpi przykrywanie plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (również ziemię z wykopów). W okresie bezdeszczowym podczas prowadzenia prac ziemnych powierzchnie terenu zraszane będą wodą, w celu ograniczenia pylenia. Masy bitumiczne transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczającą emisję oparów asfaltu. Roboty nawierzchniowe, jeśli będzie to możliwe, prowadzone będą w okresie ciepłym, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych. Ograniczona zostanie prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy. Drogi dojazdowe utrzymywane będą w odpowiednim stanie, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia, a prace budowlane nie będą prowadzone w okresach silnych wiatrów.

Cały odcinek drogi został zaprojektowany w przekroju ulicznym, półulicznym lub drogowym. W związku z tym odwodnienie realizowane będzie za pomocą projektowanych wpustów ulicznych i rowów. Odbiornikami wód opadowych i ścieków deszczowych będą istniejące ciekі, rowy i potoki przecinające drogę. Na podstawie wykonanych obliczeń stwierdzono konieczność zabudowy urządzeń podczyszczających, tj. osadników substancji mineralnych i separatorów substancji ropopochodnych przed każdym wylotem ścieków deszczowych do odbiorników.

Ponadto w ciągu rowów i cieków przecinających DW948 oraz w ciągu rowów drogowych DW 948 i innych dróg podrzędnych zlokalizowanych jest szereg przepustów, w tym pod zjazdami i wlotami dróg bocznych, które zostały przeznaczone w zależności od ich stanu do przebudowy lub remontu. Remont zakłada zachowanie części przelotowej przepustu naprawy powierzchniowe, nadbudowanie lub wymianę elementów wlotów i wylotów oraz umocnienie strefy wlotów i wylotów. Kładki tymczasowe zasygnalizowano dla przepustów dużych lub głębokich. W przypadku przepustów mniejszych/płytszych zapewnienie drożności koniecznych ciągów pieszych po stronie Wykonawcy. W przypadku zachowania przewodu przepustów lub obecności komór na wlotach/wylotach nie przewiduje się możliwości łączenia funkcji przepustu z przejściem ekologicznym, dostosowaniu (w postaci wymiany przepustu istniejącego na mały most) ulegnie pojedynczy obiekt zlokalizowany w km ok. 19+480. Pozostałe obiekty wskutek wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej nie zostały zakwalifikowane jako zasadne do przystosowania do pełnienia przedmiotowej funkcji. Zakłada się przebudowę wszystkich przepustów pod istniejącymi zjazdami.

W okresie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić czasowe pogorszenie potencjału/stanu jednolitych części wód, oraz czasowa zmiana reżimu wód. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, osiągnięcie dobrego potencjału/stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego nie jest zagrożone. Przedsięwzięcie nie stanowi zatem zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych JCWP wynikających z RDW.

Celem określenia, czy analizowane przedsięwzięcie może wpłynąć na nieosiągnięcie celów środowiskowych, wyznaczonych dla JCWPd w Planie Gospodarki Wodami na Obszarze Dorzecza Wisły, rozpatrzono pod kątem wpływu na poszczególne elementy klasyfikacji JCWPd określonych wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz. U. Nr 143, poz. 896).

Przyjmuje się pomijalne/znikome oddziaływanie realizacji przedsięwzięcia na stan chemiczny jednolitych części wód podziemnych zakładając stosowanie działań ochronnych. Realizacja inwestycji może doprowadzić do czasowej zmiany parametrów ilościowych jednolitych części wód podziemnych. Oddziaływanie tego rodzaju będzie jednak chwilowe, lokalne i po zakończeniu prac ustanie.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia osiągnięcie dobrego potencjału/stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego nie jest zagrożone. Przedsięwzięcie nie stanowi zatem zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych JCWP wynikających z RDW. Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, iż faza eksploatacji nie narusza celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód.

Obszar Natura 2000 „Beskid Mały” położony jest po obydwu stronach istniejącego śladu drogi DW 948, w minimalnej odległości nie przekraczającej 150 m (ok. 130-150 m). Należy przypuszczać, że istniejąca w obecnym przebiegu od wieloleci droga ukształtowała już przebieg szlaków migracji dużych ssaków kopytnych i drapieżnych, a także zwierząt średnich oraz małych.

Na etapie eksploatacji nie należy zatem spodziewać się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt będące przedmiotem ochrony w omawianym obszarze Natura 2000, oddziaływań tych należy się jednak spodziewać na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, stąd należałoby rozważyć zaproponowanie rozwiązań eliminujących lub łagodzących oddziaływanie drogowych prac budowlanych na populacje dużych ssaków drapieżnych (w szczególności ograniczenie hałasu oraz praca w porze dziennej, wraz z lokalizacją baz transportowych i materiałowych poza niewralgiczne dla tych gatunków odcinki terenu łączące enklawy analizowanego obszaru Natura 2000: strefy poniżej zapór w Porąbce i w Tresnej).

Przebudowa drogi ma na celu podniesienie jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz zmniejszenie uciążliwości dla otoczenia, co zostanie osiągnięte poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także przebudowę nawierzchni i usprawnienie systemu odwodnienia.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie miała zasięg lokalny i nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania.

Planowana inwestycja ze względu na fakt, że nie będzie stanowiła budowy nowej drogi, a jedynie jej przebudowę, nie zmieni dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu, nie zajmie nowych terenów cennych przyrodniczo i nie przyczyni się do degradacji lokalnych zasobów przyrodniczych. Reasumując, realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na walory przyrodnicze obszaru objętego przedsięwzięciem.

Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie należy uznać, że jego realizacja i eksploatacja nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Tym samym należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie.



**PEŁNIĄCY FUNKCJĘ
WÓJTA GMINY**
na podstawie art. 28g, ust. 1 pkt 4
ustawy o Samorządzie Gminnym

Jacek Kozak
Jacek Kozak

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich
ul. Lechicka 24, 40-609 Katowice
2. Remigiusz Rolnik - pełnomocnik
Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o.
ul. Puławska 182, 02-670 Warszawa
3. Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o.
Pracownia Projektowa w Katowicach
ul. Korfantego 193, 40-153 Katowice
4. Urząd Gminy Czernichów
ul. Żywiecka 2, Tresna, 34-311 Czernichów
5. Urząd Gminy Porąbka
ul. Krakowska 3, 43-353 Porąbka
6. Urząd Miasta Żywiec
ul. Rynek 2, 34-300 Żywiec
7. BIP - Urząd Gminy Czernichów,
8. Tablica ogłoszeń – Urząd Gminy Czernichów,
7. a/a/MS

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Krasińskiego 3, 34-300 Żywiec
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Dąbrowskiego 22, 40-032 Katowice