



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Katowicach

Katowice 5 października 2009r
RDOŚ-24-WOOS/66130/ 67/08/TJ

Wpłynęło dnia 08.10.09
L.dz. 15805 Zal.

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 roku Nr 98 poz. 1071 wraz z późn. zm.), art. 46 ust.1 pkt.1, art.46a ust. 7 pkt.1 oraz art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 25 poz. 150 ze zm.) i art. 153 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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), § 2 ust. 1 pkt. 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-69 Bielsko Biała – Żywiec - Zwardoń, odcinek Przybędza- Milówka (obejście Węgierskiej Górki) wg wariantu I czerwonego.

określam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S-69 mającej przebiegać w granicach administracyjnych gmin Radziechowy Wieprz, Węgierska Górka i Milówka na terenie powiatu Żywieckiego w województwie śląskim. Przedsięwzięcie polegało będzie na budowie drogi ekspresowej na odcinku Przybędza - Milówka wraz z infrastrukturą i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska. Zakres prac planowanej inwestycji obejmie budowę drogi, rozbudowę dwóch węzłów, budowę estakad, tuneli, wiaduktów, mostów i przepustów. Droga ekspresowa S-69 – to planowane połączenie drogowe Bielska-Biała (S1), – Żywiec- Zwardoń/Myto-Skalite (granica Polski ze Słowacją).

Zakres inwestycji obejmuje 8,54 km od km 27+700 do km 36+240 i przebiegać będzie przez nieużytki, pola uprawne i lasy.

II. Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera załącznik nr 1.

III. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Plac budowy i jego zaplecza oraz drogi techniczne zorganizowane będą w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, Po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.
2. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone będą w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
3. Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować, poza terenem obszarów ochrony Natura 2000 „Beskid Śląski”, „Beskid Żywiecki”, „ granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych GZPW nr 446 i 447, bezpośrednim sąsiedztwem terenów zamieszkałych. Nie naruszają również obszaru wskazywanego przez organizacje pozarządowe obszaru „Górna Soła z Koszarawą” jako mogącego mieć znaczenie dla utrzymania we właściwym stanie ochrony siedlisk i gatunków wymienionych w załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej.
4. W miarę możliwości należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji nie przeznaczonej do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi.
5. Wszelkie prace związane z wycinką drzew na terenach leśnych i w dolinach cieków należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków, który trwa od początku marca do końca sierpnia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach zezwala się odcinkowo na wycinkę drzew w okresie lęgowym ptaków pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego.
6. Populacje następujących chronionych gatunków roślin chronionych: bluszcz pospolity, dziewięsiś bełzodygowy, pierwiosnek lekarski, podrzeń zebrowiec, skrzyp olbrzymi, wawrzynek wilcze łyko, zawilec leśny, mieczyk dachówkowaty, podkolan biały, kolidujące z przedsięwzięciem należy przesadzić do odpowiednich siedlisk poza rejonem inwestycji. Przesadzić należy reprezentatywną liczbę osobników każdej populacji ww. gatunków. Przy wyborze miejsca, do którego rośliny zostaną przesadzone należy wziąć pod uwagę możliwość przetrwania danej populacji we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych.
7. Mrowiska kolidujące z przedsięwzięciem należy przenieść poza rejon inwestycji. Przy wyborze miejsca, do którego mrowiska zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwość przetrwania danej populacji mrówek we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych.

8. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Przy odcinkach przedmiotowej drogi przechodzących przez tereny leśne w km 29+450 – 29+500 i 29+940-30+500 należy stworzyć strefę ekotonową o szerokości min. 10 m.

9. Realizacja prac nie może prowadzić do znaczącego pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, a także w istotny sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 „Beskid Śląski”, „Beskid Żywiecki” oraz obszaru „Górna Soła z Koszarawą” mogącego mieć znaczenie dla utrzymania we właściwym stanie ochrony siedlisk i gatunków wymienionych w załączniku I i II Dyrektywy Siedliskowej. Wszystkie doliny cieków oraz suche jary powinny pozostać w stanie nienaruszonym.

10. Realizacja połączenia komunikacyjnego nie może skutkować przerwaniem lokalnego korytarza ekologicznego wykorzystywanego przez małe, średnie i duże zwierzęta oraz nie może wzmocnić efektu barierowego wynikającego z występowania w tym rejonie innej infrastruktury, w tym w szczególności infrastruktury komunikacyjnej.

11. Prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu w sąsiedztwie „Fortu Waligóra” (ok. km 31+400) należy prowadzić poza okresem zimowania nietoperzy, który trwa od 15 września do 15 kwietnia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach dopuszcza się prace budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu w sąsiedztwie „Fortu Waligóra” w okresie zimowania nietoperzy pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego.

12. Realizacja inwestycji nie może powodować powstawania pułapek, z których ucieczka zwierząt będzie niemożliwa. Prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający ucieczkę zwierząt (płazy, drobne ssaki) bądź zastosować metody prowadzenia robót lub urządzenia zapobiegające przedostawaniu się zwierząt na teren budowy.

13. W uzasadnionych przypadkach, gdy zapewnienie warunków, o których mowa w pkt. 10 nie jest wykonalne zwierzęta należy odłowić i przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon inwestycji. Przy wyborze miejsca, do którego będą przeniesione zwierzęta należy wziąć pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych.

14. Prace w korytach potoków oraz innych cieków wodnych należy wykonywać poza okresem rozrodu zwierząt związanych z tym środowiskiem, tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach dopuszcza się prace w korytach potoków oraz innych cieków wodnych w okresie rozrodu zwierząt związanych z tym środowiskiem, pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego.

15. W celu uniknięcia zniszczenia populacji zwierząt, w szczególności płazów wykorzystujących okresowe zalewiska jako siedliska lęgowe, roboty ziemne powinny być prowadzone w sposób zapobiegający powstawaniu takich zalewisk. Ewentualna likwidacja ww. okresowych zbiorników wodnych może nastąpić po sprawdzeniu przez osobę pełniącą nadzór przyrodniczy czy dane zalewisko stanowi miejsce rozrodu zwierząt. W przypadku stwierdzenia występowania zwierząt, osobniki dorosłe, formy rozwojowe lub młodociane należy odłowić i przenieść do odpowiednich siedlisk na tyle odległych, aby nie powróciły

w ciągu kilku dni w rejon przedsięwzięcia. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy kierować się zasadą o której mowa w pkt. 10.

16. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót, spełniającą standardy jakości gleby przyjęte dla gruntów zaliczonych dla użytków rolnych należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do wyrównania terenu.

17. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływu wód.

18. Prace ziemne nie mogą powodować zmiany stosunków wodnych na terenach sąsiadujących z przedsięwzięciem.

19. Zabezpieczyć ciek wodny i tereny podmokłe (znajdujące się poza pasem drogowym) przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi.

20. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzelu przez płazy.

21. Prace ziemne w rejonie zbiorników i cieków wodnych należy prowadzić poza okresem masowej migracji płazów, który trwa od początku marca do końca maja i od połowy września do połowy października. Możliwe jest prowadzenie prac w okresie migracji płazów pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego.

22. Prace ingerujące w koryto strumieni w km 28+790 i km 29+100 należy prowadzić poza okresem tarła gatunków ryb i inkubacji ikry, który trwa od początku lutego do końca czerwca.

23. Podczas prac zachować ich etapowość, tak, aby nie zamknąć tras wędrówki zwierząt – np. wygrodenie trasy powinno być wykonane po ostatecznym zagospodarowaniu przejść dla zwierząt.

24. W trakcie realizacji przedsięwzięcia, a w szczególności przy pracach związanych z robotami ziemnymi, wycinką drzew i krzewów prowadzoną w okresie lęgowym przesadzeniem roślin chronionych oraz z przenoszeniem zwierząt ze stref zagrożenia, zapewniony zostanie nadzór przyrodniczy pełniony przez osoby legitymujące się wykształceniem i doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru.

25 W celu ograniczenia ujemnego wpływu wykonywania prac budowlanych dla otoczenia należy:

- a) unikać zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej,
- b) stosować maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym,
- c) zapobiegać wtórnej emisji pyłu z transportu mas ziemnych oraz dróg, z którymi poruszają się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy,
- d) stosować zabezpieczenia organizacyjno-techniczne mające na celu ograniczenie emisji substancji do powietrza z procesów mieszania kruszyw ze spoiwem na miejscu budowy,
- e) stosować technologie minimalizujące emisje substancji do powietrza w trakcie budowy.

26. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy spełnić standardy jakości powietrza poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny lub poza obszarem ograniczonego użytkowania, jeżeli taki obszar zostanie utworzony. Dla celów ochrony terenów sąsiednich należy zastosować pasy zieleni izolacyjnej o szerokości min. 15 m w celu ograniczenia przemieszczania się zanieczyszczeń emitowanych z drogi.
27. Bazy wykonawstwa należy lokalizować poza obszarami szczególnie wrażliwymi na zanieczyszczenie wód podziemnych.
28. Bazy sprzętu i materiałów należy zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający przedostawanie się szkodliwych związków do środowiska gruntowo-wodnego.
29. Należy zminimalizować zmiany stosunków wodnych w czasie prowadzenia prac budowlanych.
30. W miejscach ewentualnego drenażu wód gruntowych za pośrednictwem wykopów, należy zabezpieczyć wody z ich odwodnienia oraz podczyścić je z zawiesiny przed wprowadzeniem do środowiska.
31. Należy wyeliminować możliwości niekontrolowanych zrzutów nieczyszczonych ścieków do wód lub do ziemi.
32. Na etapie eksploatacji należy:
- odprowadzić wody opadowe czyste z terenów zielonych do otwartych rowów skarpowych;
 - odprowadzić całość ścieków deszczowych i roztopowych z nawierzchni drogowych poprzez wpusty uliczne do kanalizacji deszczowej, a następnie do rzeki Soły. Ścieki deszczowe odprowadzane do rzeki winny spełniać wymogi określone przepisami prawa.
 - prowadzić kontrolę stanu technicznego systemu odwadniającego.
33. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie odprowadzana przez uprawnione podmioty.
34. Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych, infrastruktury drogowej oraz odpady komunalne należy magazynować w sposób selektywny w pojemnikach ustawionych w wyznaczonym miejscu na terenie prowadzenia robót budowlanych. Miejsce magazynowania należy odpowiednio oznakować oraz zabezpieczyć przed możliwością mieszania się odpadów z macierzystą glebą.
35. Odpady niebezpieczne segregować i przekazać do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy.
36. Ziemię z wykopów należy magazynować w wyznaczonym miejscu – z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą a nadmiar ziemi należy wywozić w miejsce wskazane przez inwestora.
37. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca zobowiązany jest do uporządkowania terenu baz zaplecza i przekazania go inwestorowi bez odpadów.

38. Wykonawca winien przed rozpoczęciem prac budowlanych zawrzeć stosowne umowy ze specjalistycznymi firmami lub uzyskać pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub złożyć informację o wytwarzanych odpadach.

39. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane i rozbiórkowe w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (6-22). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas nie powinny pracować jednocześnie.

40. Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie i w czasie konserwacji zapór, skarp powinny posiadać korzystne właściwości akustyczne, jak również być sprawne technicznie.

41. Na etapie eksploatacji nawierzchnię jezdni oraz ekrany akustyczne należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym.

IV. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

1. Zaprojektować ekrany akustyczne w sposób uwzględniający walory i lokalne cechy krajobrazu. Przy projektowaniu ekranów należy dążyć do ich wkomponowania w otoczeniu poprzez obsadzenie roślinnością pnącą. Przy doborze gatunków roślin należy kierować się warunkami siedliskowymi oraz zasadą stosowania przede wszystkim gatunków stanowiących naturalny składnik szaty roślinnej w rejonie realizacji przedsięwzięcia.

2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy wprowadzić zabezpieczenia przed zderzeniem się ptaków z powierzchniami ekranów poprzez umieszczenie na nich pionowych pasów o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie. Układ zieleni powinien być tak zaprojektowany, by nie tworzył korytarzy prowadzących do tych ekranów lub nie powodował koncentracji ptaków w tych miejscach.

3. Należy wprowadzić nowe nasadzenia w krajobrazie pozbawionym zadrzewień, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów w strefie ekotonowej lasu, uzupełniających straty zieleni spowodowane budową drogi ekspresowej. Strefa ekotonowa w lasach powinna mieć szerokość min. 10 m z doбором gatunków charakterystycznych dla tej strefy. W doborze gatunków tworzących zielenią izolacyjną należy kierować się wymaganiami siedliskowymi.

4. Pasy zieleni dogęszczającej o charakterze ekotonów należy zaprojektować przede wszystkim w km:

- 29+450 - 29+500 po prawej stronie drogi
- 29+940 - 30+500 po prawej stronie drogi

5. Należy wykonać zielenią izolacyjną o szerokości min. 10-15 m w km:

- 28+000 - 28+500 po lewej stronie drogi
- 28+000 - 28+500 po prawej stronie drogi
- 29+450 - 29+500 po prawej stronie drogi
- 32+400 - 33+220 po prawej stronie drogi
- 33+600 - 33+750 po prawej stronie drogi

6. Należy wykonać zielenią naprowadzającą zwierzęta do przejść w km:

- 35+400 - 36+300 po prawej stronie drogi

- 35+400 - 35+800 po lewej stronie drogi

Pozostałe szlaki migracji pozostają w swych naturalnych ciągach. Zielen naprowadzająca powinna tworzyć możliwie integralne połączenie z przejściem bez widocznych załamania pionowych.

7. Do obsadzania powierzchni przejść i ich sąsiedztwa należy wykorzystać tylko rodzime gatunki roślin, zgodnie z siedliskiem przyrodniczym.

8. Na całej długości drogi ekspresowej należy zastosować obustronne wygrodenie siatką o odpowiedniej wielkości oczek i wysokości min. 250 cm. W rejonie wszystkich obiektów, estakad, mostów i tuneli mogących pełnić funkcje migracji płazów na odcinku 150 m po obu stronach przyczółków i portali tuneli należy przewidzieć zamontowane zabezpieczenia spełniające funkcje ogrodzeń ochronno - naprowadzających dla małych zwierząt. Ogrodzenia takie mogą być wykonane z siatek z tworzywa sztucznego o średnicy oczek 0,5 cm x 0,5 cm lub innej nieprzekraczalnej bariery. Wysokość siatki powinna wynosić 40 - 50 cm. Siatka zostanie wkopana pod powierzchnię ziemi na głębokość min. 30 cm (na terenach leśnych) dla zabezpieczenia przed zwierzętami kopiającymi.

9. Ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający, w przypadku przebiegu drogi w wykopie ogrodzenie musi być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w odległości nie mniej niż 1 m. W przypadku przebiegu drogi w nasypie, ogrodzenie musi być prowadzone przy podstawie nasypu. Miejsce łączenia ogrodzenia z obiektami inżynierskimi musi być szczelne. Ogrodzenie musi łączyć się w sposób szczelny z krawędziami ekranów akustycznych.

10. Konstrukcja i zagospodarowanie terenu w rejonie obiektów inżynierskich w km około:

- 28+500 – estakada
- 30+590 – most
- 31+560 – estakada
- 35+035 – estakada
- 33+700 – tunel
- 34+725 – most

należy dostosować w sposób zapewniający możliwość wykorzystania tych obiektów do swobodnej migracji zwierząt w tym dużych i średnich. Z uwzględnieniem następujących uwarunkowań:

- a) po obu stronach obiektów nie należy lokalizować utwardzonych dróg dojazdowych, głębokich rowów odwadniających oraz innych urządzeń (np. osadników), które mogłyby utrudniać zwierzętom dostęp do przejścia,
- b) zagospodarowanie terenu, w tym w szczególności nasadzenia zieleni należy zaprojektować w sposób naprowadzający zwierzęta do przejścia,
- c) pokrycie warstwą ziemi mineralnej terenu pod estakadami i mostem, a w części terenu przeznaczonej do migracji zwierząt wyrównać powierzchnie gruntu,
- d) w przypadku obiektów zlokalizowanych nad ciekami wodnymi, lokalizację koryt cieków należy przewidzieć w centralnej części powierzchni przejścia w sposób gwarantujący zachowanie po obu stronach pasów suchego terenu, położonych poza zasięgiem zalewów o szerokości minimum 0,5 m,
- e) budowa obiektów mostowych nie może powodować zwężania szerokości koryt cieków,

f) teren nad tunelem, przy jego krawędziach, w miarę możliwości, należy obsadzić szpalerami krzewów gatunków rodzimych, w celu ograniczenia wpływu hałasu oraz światła z drogi na migrujące zwierzęta.

11. Powierzchnia przejść dla zwierząt nie powinna odróżniać się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Celem ochrony przejść górnych przed hałasem oraz światłem z drogi brzegi przejścia obsadzić gęstymi szpalerami krzewów, które pomogą zaakceptować przejście przez zwierzęta. Przy obsadzaniu przejść należy uwzględnić gatunki roślin dobrze znoszące panujące tam warunki - brak wody oraz płytką warstwę gleby.

12. Należy zaprojektować przejście dla płazów w formie przepustu w km 32+700. Obiekty inżynierskie wykorzystywane jako przejścia dla płazów powinny mieć światło poziome minimum 2 m i światło pionowe minimum 1,5 m z pozostawieniem po obu stronach cieku półek o szerokości 0,5 m o nawierzchni gruntowej.

13. Ewentualne zmiany lokalizacji i kilometrażu nasadzeń zieleni oraz obiektów dla migracji zwierząt wynikające ze szczegółowego opracowania dokumentacji na etapie projektu budowlanego są dopuszczalne przy wyjaśnieniu, że spełnią właściwą im funkcję.

14. Należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych w miejscach, które podlegają ochronie akustycznej na następujących odcinkach:

a) po prawej stronie drogi:

- od km ok. 28+432 do ok. km 28+985 ekran o wysokości ok. 4,0 m;
- od km ok. 30+582 do ok. km 30+696 ekran o wysokości ok. 3,5 m;
- od km ok. 31+892 do ok. km 32+019 ekran o wysokości ok. 3,0 m;
- od km ok. 33+330 do ok. km 33+530 ekran o wysokości ok. 3,0 m;

b) po lewej stronie drogi:

- od km ok. 28+023 do ok. km 28+193 ekran o wysokości ok. 3,0 m;
- od km ok. 30+196 do ok. km 30+280 ekran o wysokości ok. 3,0 m;

Dopuszcza się zmianę lokalizacji ekranów akustycznych ± 50 m. Dokładne parametry oraz lokalizacja ekranów zostanie doprecyzowana na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

15. Parametry akustyczne projektowanych ekranów powinny być zgodne z normą PN 1793, czyli powinny posiadać następujące właściwości:

- R_w min 30 dB,
- DLR min. 30 dB

16. Przewody linii elektroenergetycznych należy wyposażyć w znaczniki ostrzegawcze, zapobiegające kolizji z ptakami.

17. Należy zaprojektować system odwodnienia nawierzchni drogowych dla przechwycenia ścieków deszczowych i roztopowych, wyposażony w urządzenia do ich podczyszczania (osadniki szlamowe);

18. Urządzenia oczyszczające spływy opadowe winny posiadać pojemność zapewniającą przyjęcie zanieczyszczonej fali spływu pochodzącej z wylania substancji niebezpiecznej w przypadku wystąpienia katastrofy drogowej, a także powinny być wyposażone w instalacje

umożliwiająca zatrzymanie substancji niebezpiecznych i uniemożliwienie przedostania się ich do środowiska.

V. Zobowiązuję Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad do:

1. Wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania rozpatrywanego odcinka drogi ekspresowej S-69 do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

2. Prowadzenia przez okres 3 lat (po oddaniu do eksploatacji drogi ekspresowej S-69) monitoringu skuteczności:

- przesadzenie roślin chronionych, wymienionych w sentencji postanowienia,
- przeniesienia mrowisk.

3. Prowadzenia przez okres 5 lat po ukończeniu odcinka drogi i oddaniu do eksploatacji monitoringu:

- stopnia wykorzystania przejść dla zwierząt oraz skuteczności urządzeń zapobiegających przed wtargnięciem zwierząt na jezdnie
- analizę przypadków padnięć ptaków w wyniku kolizji z ekranami.

VI. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

1. Planowane przedsięwzięcie nie wymaga określenia działań w zakresie przeciwdziałaniu skutkom poważnych awarii przemysłowych. Jednakże w wyniku kolizji drogowych czy wypadków może dojść do wycieku paliwa, czy innych substancji niebezpiecznych do środowiska. W celu zapobieżenia skutkom awarii z udziałem substancji niebezpiecznych należy zaprojektować odpowiedni system rowów drogowych (zgodnie z projektem budowlanym) uwzględniający lokalne warunki hydrologiczne zapewniające przyjęcie spływów deszczowych i roztopowych i gwarantujące zatrzymanie ewentualnych wycieków z pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.

VII. Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

1. Odległość od granicy kraju z Republiką Słowacką wynosi około 12 km tym samym nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

VIII. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Wnioskiem z 30 października 2008r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach zwróciła się do Wojewody Śląskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi

ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki) – wg wariantu I czerwonego.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska – wymienione jest w § 2 ust. 1 pkt. 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.). Wraz z wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji inwestor przedłożył wymagane ustawą Prawo ochrony środowiska materiały do wydania decyzji, w tym raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie drogi ekspresowej S-69 Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki) – wg wariantu I czerwonego.

Z dniem 15 listopada 2008r. weszła w życie ustawa 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). Zgodnie z art. 153 ust.1 ww. ustawy do spraw wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, a kompetencje wojewody przejmuje regionalny dyrektor ochrony środowiska. Zatem do dnia 15 listopada 2008r. organem prowadzącym postępowanie w przedmiotowej sprawie był Wojewoda Śląski. Pismem z 12 listopada Wojewoda Śląski wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach o uzgodnienie realizacji planowanego przedsięwzięcia i określenie warunków, przedkładając materiały niezbędne do wydania decyzji załączone do wniosku z 30 października 2008r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach jako organ który przejął kompetencje wojewody (z dniem 15 listopada) obwieszczeniami z dnia 5 i 12 grudnia 2008 r., zgodnie z art. 32 ust 1 oraz art. 53 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r. nr 25 poz. 150 ze zm.) w związku z art. 153 ustawy z 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. nr 199 poz. 1227) powiadomił strony postępowania i społeczeństwo.

Dane o złożonym wniosku oraz o raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska przed wydaniem decyzji przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa:

- podano do publicznej wiadomości informację o umieszczeniu danych o wniosku i raporcie w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach poprzez umieszczenie ogłoszenia z dnia 12 grudnia 2008r. na tablicy, na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach oraz w prasie lokalnej. Pismem z 8 grudnia 2008r. znak RDOŚ-24-WOOS/66130/67/08/TJ ww. ogłoszenie zostało przekazane z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń urzędów do: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oddział Katowice, Wójta Gminy Milówka, Wójta Gminy Radziechowy Wieprz, Wójta Gminy Węgierska Górka Termin składania uwag i wniosków określono od 18 grudnia 2008r. do 7 stycznia 2009r. W gminie Milówka obwieszczenie wywieszono zostało w terminie 30.12.2008r.-20.01.2009r.

W trakcie prowadzonego postępowania z dokumentacją zapoznał się Pan Grzegorz Pawełczuk – (pismo z 06 stycznia 2009r)- który nie wniósł uwag i wniosków. W terminie konsultacji społecznych strony, organizacje ekologiczne i osoby fizyczne nie wniósł uwag i wniosków.

Pismem z dnia 17 grudnia znak RDOŚ-24-WOOS/6613067/08/TJ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzgodnienie realizacji planowanego przedsięwzięcia i określenie warunków, przedkładając materiały niezbędne do wydania decyzji załączone do wniosku z 30 października 2008r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach pismem z dnia 2 lutego 2009 r. znak GDDKiA-O/KA-P4/LB/S-69/69/09 złożyła wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki) – wg wariantu I czerwonego, ze względu na istotny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S-69 to planowane połączenie drogowe Bielsko-Biała (S-1)-Żywiec-Zwardoń/ Myto-Skalite (granica państwa ze Słowacją) i będzie częścią Europejskiego Korytarza Transportowego nr VI. Przedłożeniem S-69 na południe jest słowacka autostrada D3 Żylina-Skalite w trakcie budowy. Ponadto budowa przedmiotowego odcinka S-69 przejmie ruch tranzytowy z istniejącej DK-69 przebiegającej przez centrum Węgierskiej Górki, usprawni ruch tranzytowy oraz ożywi rozwój gospodarki i turystyki w regionie. Z uwagi na nadrzędny interes społeczny określony w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025, zobowiązania międzynarodowe Polski oraz założone terminy rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia stwierdzono, że zachodzą przesłanki określone w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego i przychylnono się do wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach, nadając niniejszej decyzji rygor natychmiastowego wykonania.

Pismem z 18 lutego 2009 r. znak RDOŚ-24-WOOS/66130/67/08/TJ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach przesłała do GDDKiA oraz wszystkich gmin, przez teren których przebiega planowana inwestycja informację do wywieszenia na tablicach ogłoszeń o rozprawie administracyjnej, która zaplanowana została na 13 marca 2009r. Informacja ta została także wywieszona na tablicach ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach w siedzibie przy ul. Powstańców 41a, oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach.

13 marca 2009 r. odbyła się rozprawa administracyjna z udziałem społeczeństwa. Rozprawę prowadziła Pani Jolanta Prażuch – pełniąca obowiązki Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. W rozprawie uczestniczyli przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Katowicach, Mosty Katowice Sp. z o.o., Zespół parków Krajobrazowych Województwa Śląskiego oraz przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Na rozprawę nie przybyli przedstawiciele władz gmin na terenach których realizowane jest planowane przedsięwzięcie jak i mieszkańcy.

W toku rozprawy głos zabrali:

- Pan Marian Sobula - Zastępca Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach, który wskazał trzy warianty przebiegu planowanej inwestycji. Przedstawił analizę wszystkich wariantów z której wynika, że najkorzystniejszym w aspekcie oddziaływania na środowisko jak i warunków życia ludzi jest wariant I czerwony, pomimo najwyższych nakładów inwestycyjnych. Wariant I uzyskał aprobatę (jako najkorzystniejszy) od wszystkich jednostek uzgadniających i opiniujących przebieg oraz rodzaje i parametry zastosowanych obiektów inżynierskich.
- Pan Krzysztof Markowicz - przedstawiciel Spółki Mosty Katowice Sp. z o.o., który przedstawił założenia przyjęte do raportu oddziaływania na środowisko omawianego przedsięwzięcia,

- Pani Bożena Szwenter - przedstawiciel Spółki Mosty Katowice Sp. z o.o., która omówiła walory przyrodnicze terenu przebiegu drogi dla poszczególnych wariantów i wskazała przejścia dla zwierząt. Ponadto stwierdziła, że w czasie sporządzania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko uwzględnione zostały uwagi mieszkańców.

- Pani Jolanta Prażuch przedstawiciel Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach poinformowała, że uwagi RDOŚ w Katowicach odnośnie przedłożonych dokumentów zostaną przedstawione odrębnym pismem.

Z rozprawy sporządzony został protokół, który pismem z 8 maja 2009 Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach r. znak RDOŚ-24-WOOS/66130/67/08/TJ przekazany został do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach, Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Śląskiego oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

Pismem z dnia 16 marca 2009r. o znaku RDOŚ-24-WOOS/66130/67/08 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wezwał GDDKiA w Katowicach do uzupełnienia raportu planowanego przedsięwzięcia. GDDKiA w piśmie z dnia 9 kwietnia 2009r. o znaku GDDKiA-O/KA-P4/LB/S-69/274/09 przedstawiła stosowne wyjaśnienia.

Realizacja przedsięwzięcia została uzgodniona przez:

- Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowieniem z 12 sierpnia 2009r. znak DOOS-idk-073/1753/784/09/MR-18,

- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach postanowieniem z 22 stycznia 2009r. znak NZ/524/W/44213/13/08/09 (NZ.524-2/09).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach obwieszczeniem z dnia 25 sierpnia 2009r., zgodnie z art. 46 a ust 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r. nr 25 poz. 150 ze zm.) art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego w związku z art. 153 ustawy z 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. nr 199 poz. 1227) poinformował, że w oparciu o przepisy ww. ustawy realizacja przedsięwzięcia została uzgodniona przez ww. organy. Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 sierpnia 2009r. zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu i na stronie internetowej. Pismem z 26 sierpnia 2009r. znak RDOŚ-24-WOOS/66130/67/08 ww. obwieszczenie zostało przekazane z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń urzędów do: Wójta Gminy Węgierska Górka, Wójta Gminy Radziechowy Wieprz, Wójta Gminy Milówka w terminie od 7 września 2009 do 21 września 2009r.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację budowy drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki) – wg wariantu I czerwonego przeanalizowano następujące dokumenty:

1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach;

2) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki) – wg wariantu I czerwonego sporządzony przez Mosty Katowice Sp. z o.o. w sierpniu 2008r.;

3) mapy ewidencyjne;

4) uzupełnienia raportu planowanego przedsięwzięcia przedłożone przy piśmie o znaku GDDKiA-O/KA-P4/LB/S-69/274/09 z 9 kwietnia 2009r.

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki) – wg

wariantu I czerwonego. Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S-69 przebiegać będzie w granicach administracyjnych gmin Radziechowy Wieprz, Węgierska Górka oraz Milówka na terenie powiatu Żywieckiego w województwie śląskim. Obejście Węgierskiej Górki połączy już zrealizowane odcinki drogi S-69 Żywiec-Przybędza i Milówka-Szare. Długość projektowanego odcinka dla wariantu czerwonego wynosi 8,54 km od km 27+700 do km 36+240. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- Rozbudowę węzła Przybędza,
- Rozbudowę węzła Milówka,
- Budowę tunelu pod masywem Barania,
- Budowę tunelu pod masywem Białożyński Groń,
- Budowę estakad,
- Budowę wiaduktów,
- Budowę mostów,
- Budowę przepustów.

Droga S -69 będzie miała dwie jezdnie po dwa pasy ruchu na odcinku Bielsko- Białą-Żywiec, dwie jezdnie wykonano na odcinku przygranicznym (przejście graniczne ze Słowacją). Na pozostałym odcinku, od przejścia granicznego do Żywca budowana jest jedna jezdnia z zachowaną rezerwą terenu pod budowę drugiej. Przedłużeniem trasy S-69 na terenie Słowacji będzie projektowana autostrada D3 w kierunku Bratysławy. Zarówno droga ekspresowa S-69 jak i autostrada D3 będą częścią Europejskiego korytarza transportowego nr VI.

Analizując przebieg zaproponowanych trzech wariantów względem wyznaczonych obszarów Natura 2000 „Beskid Śląski”, „Beskid Żywiecki” oraz proponowany obszar Górna Soła z Koszarawą” można stwierdzić, że wariant 1 i 3 na odcinku około 650 m w km 29+300- 29+950 przebiega przez obszar Natura 2000 „ Beskid Śląski” w odległości około 120 m od jego granicy. W km 30+600 wariant 1 zbliża się do granicy obszaru Natura 2000 na odległość około 10 m. Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono jednak siedlisk gatunków roślin i zwierząt dla ochrony których utworzono ten obszar. Występujące tu zespoły roślinne to przede wszystkim siedliska monokulturowych prywatnych lasów oraz prywatnych pól na których zaniechano prac agrotechnicznych. Wariant 2 przebiega w odległości 50- 100 m od granicy tego obszaru. Obszar Natura 2000 „ Beskid Żywiecki” oddalony jest od wszystkich wariantów projektowanej trasy drogi o około 1,6 km. Natomiast wszystkie warianty ww. drogi biegną równolegle do rzeki Soły w odległości około 145-950 m na zachód. W związku z proponowanym systemem odwodnienia nie przewiduje się oddziaływania planowanej inwestycji na ten obszar.

Wariant 1 i 3 w km 29+600 do km 30+400 przylega bezpośrednio do parku krajobrazowego „Beskidu Śląskiego” na długości około 800 m, nie naruszając jego granic. Wszystkie warianty planowanej inwestycji oddalone są od Parku Krajobrazowego „ Beskidu Żywieckiego” o około 1,6 km.

Na trasie wszystkich rozpatrywanych projektowanych wariantów stwierdzono stanowiska roślin chronionych. Wariant 1 koliduje z łącznym obszarem roślin chronionych o powierzchni 42,2 m². Wariant 2 z obszarem o powierzchni 42,5 m², a wariant 3 z obszarem o łącznej powierzchni 45 m². W km 31+300 wariantu 3 zlokalizowany jest zespół fortyfikacji „Waligóra”, który jest miejscem kolonii lęgowej mopka (*Barbastella barbastellus*). Ponadto teren przeznaczony pod przyszłą inwestycję jest miejscem żerowania dwóch gatunków nietoperzy podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) i mopka (*Barbastella barbastellus*).

Jedynie wybór wariantu 1 umożliwi ochronę tych gatunków z uwagi na to, że trasa przebiega w tunelu w odległości 160 m od zespołu fortyfikacji „Waligóra”. Biorąc pod uwagę

wpływ planowanego przedsięwzięcia na wartości przyrodnicze i formy ochrony przyrody uznano za najkorzystniejszy przebieg drogi ekspresowej S-69 według wariantu 1, czerwonego.

Zapewnienie ciągłości migracji zwierząt odbywać się będzie dzięki obiektom inżynierskim pełniącym jednocześnie funkcje przejść dla zwierząt. W związku z tym analizowane były również warianty techniczne w zakresie lokalizacji niektórych obiektów inżynierskich - budowa estakady w km ok. 35+100 - 35+300 (dł. około 200 m) zamiast budowy przejścia dla zwierząt w km 35+600. Po analizie wszystkich czynników stwierdzono, że budowa estakady ze względu na istniejącą rzeźbę terenu oraz układ cieków pełnić będzie podwójną rolę przekraczając naturalne przeszkody oraz umożliwi swobodną migrację zwierząt. Analiza wykazała następujące wady zastosowania przejścia w km 35+ 600. Obiekt zlokalizowany byłby na zboczu w rejonie głębokich wykopów projektowanych pod drogę. W wyniku lokalizacji w strefie głębokiego wykopu obiekt wymagałby wykonania konstrukcji wzmacniających posadowienia i umocnienia skarp w rejonie obiektu przeciwdziałających występowaniu osuwisk. Podpory zostałyby zlokalizowane na łuku drogi ekspresowej ograniczając widoczność i bezpieczeństwo kierowców. Wybór takiego rozwiązania jest również korzystny z punktu widzenia przemieszczania się zwierząt. Korzystniejsze będzie wykorzystanie zieleni naprowadzającej i wprowadzenie migrującej zwierzyny pod około 200 metrowy obiekt niż ich prowadzenie nad drogą ekspresową przejściem o szerokości 50 m, ze względu na mniejsze narażenie na hałas, oświetlenie obiektu oraz światła reflektorów samochodów. Ponadto wariant ten został uzgodniony i zaakceptowany przez Stowarzyszenie dla natury „Wilk”. Pozostałe obiekty inżynierskie wymienione w rozdziale 2.4 raportu dla przedmiotowego wariantu z uwagi na długość wynosząca od kilkunastu do kilkuset metrów umożliwią migrację dużych, średnich i małych zwierząt.

Budowa tuneli i estakad zakłada nie ingerowanie w istniejące zagospodarowanie terenu (wszystkie doliny cieków oraz suche jary pozostają w stanie nienaruszonym) pod i nad obiektami, a w związku z tym nastąpi zachowanie istniejących tam siedlisk.

Na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej przeanalizowano potrzebę budowy przejścia dla płazów. Lokalizacja przepustu PDR1/1 dla wariantu czerwonego w km 32+700 została określona na podstawie analizy występujących na przedmiotowym terenie gatunków płazów potwierdzonych przez Stowarzyszenie dla natury „Wilk”, które w okresie godowym migrują w kierunku rozlewiska rzeki Soły. W granicach planowanej inwestycji brak jest siedlisk przyrodniczych, które stanowiłyby istotne miejsca rozrodu płazów. Cieki kolidujące z projektowaną trasą są ciekami lokalnymi o niewielkich zlewniach. Przewiduje się przekraczanie cieków obiektami inżynierskimi bez ingerencji w istniejące zagospodarowanie terenu. Stwierdzono, że zastosowane rozwiązania przy wyborze innych obiektów inżynierskich zapewnią migrację drobnej zwierzyny.

W raporcie przeanalizowano również wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji. W przypadku rezygnacji z budowy drogi ekspresowej (czyli tzw. wariantu „0”) ruch drogowy odbywałby się po istniejącej drodze, która jest wąska i niedostosowana do ruchu pojazdów ciężkich i przebiega przez tereny zabudowane, co powodowałoby stopniową, pogłębiającą się degradację tej trasy. Wiązałoby się to ze wzrostem uciążliwości w postaci wzrostu natężenia hałasu, emisji zanieczyszczeń powietrza. W chwili obecnej zrealizowane zostały już odcinki drogi S-69, Żywiec- Przybędza oraz Milówka- Zwardoń.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Ponieważ wzdłuż projektowanej trasy drogi ekspresowej stwierdzono gatunki zwierząt, w tym czynne gniazda

ptaków objętych ochroną gatunkową, wycinka drzew lub krzewów zostanie przeprowadzona poza sezonem lęgowym ptaków. W szczególnie uzasadnionych przypadkach zezwala się odcinkowo na wycinkę drzew (na których nie stwierdzono gniazd lub dziupli ptasich) w okresie lęgowym pod warunkiem ścisłego nadzoru przyrodniczego.

Projekt budowlany ma przewidywać wykonanie nasadzeń zieleni, spełniającej rolę ochronną (zadrzewienia pasowe i pasy dogęszczające drzewostany leśne), także krajobrazową i biocenotyczną.

Planowana inwestycja przebiega w przeważającym stopniu przez tereny stanowiące typ krajobrazu naturalno - kulturowego i krajobrazu zbliżonego do naturalnego. Stanowią je przede wszystkim tereny leśne, tereny rolne, pól i łąk z grupami naturalnych zadrzewień, sady i ogrody przydomowe. Wariant 1 nie koliduje ze zbiorowiskami hydrogenicznymi. W granicach opracowania nie ma zbiorników wodnych. Inwestycja wkracza w granice obszaru Natura 2000 – „Beskid Śląski” (PLH 240005). W km ≈ 30+500 – 30+610 wariant 1 graniczy z wyznaczonym obszarem. Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono jednak siedlisk gatunków roślin i zwierząt dla ochrony których utworzono ten obszar. Poza rejonem oddziaływania przedsięwzięcia znajduje się zbiorowisko *Luzulo luzuloidis-Fagetum*- kwaśna buczyna górską. Ze względu na odległość nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia przy wyborze wariantu 1 na to siedlisko.

Przeprowadzona procedura oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że nie przewiduje się również wystąpienia oddziaływań skumulowanych na siedliska przyrodnicze i gatunki roślin i zwierząt, dla ochrony których ten obszar został wyznaczony, które mogłyby wynikać z równoczesnej realizacji i eksploatacji drugiej nitki tej drogi, przebiegającej w granicach ww. obszaru, a także innych przedsięwzięć.

Projektowana droga ekspresowa nie przecina korytarzy ekologicznych o znaczeniu regionalnym lub ponadregionalnym. Przecina natomiast lokalne szlaki migracyjne zwierząt, zwłaszcza ssaków i płazów.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na faunę i siedliska, przewidziane do realizacji zostały odpowiednie przejścia dla zwierząt. Dla większych przedstawicieli fauny zaproponowano cztery estakady. Do realizacji przewidziano także odpowiednio dostosowany most zapewniający swobodną migrację zwierząt, a także tunel. Jednocześnie w odniesieniu do innych obiektów drogowych, nałożono warunki umożliwiające ich wykorzystanie przez migrujące zwierzęta. Lokalizację i parametry przejść były uzgadniane i konsultowane z Nadleśnictwem Węgierska Górka, a także organizacją ekologiczną tj. Stowarzyszeniem dla Natury „WILK”. W celu zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt poza zaprojektowanymi przejściami, wykonane zostaną także wygradzenia zabezpieczające z siatki o odpowiedniej wysokości i wielkości oczek.

Na przezroczystych osłonach (ekranach izolacyjnych) umieszczone zostaną pionowe pasy o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie, w celu ochrony przelatujących ptaków przed kolizjami z jadącymi samochodami. W celu złagodzenia ostrych kształtów ekranów akustycznych zaproponowano ich obsadzenie roślinnością.

Na inwestora nałożono obowiązek prowadzenia przez okres 5 lat monitoringu stopnia wykorzystania przejść dla zwierząt, skuteczności urządzeń zapobiegających przed wtargnięciem zwierząt oraz analizy przypadków padnięć ptaków w wyniku kolizji z ekranami.

W celu dotrzymania warunków określonych w sentencji postanowienia prace przy budowie drogi ekspresowej prowadzone będą, w określonych terminach, pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór przyrodniczy, o którym mowa w niniejszej decyzji obejmuje w szczególności:

- a) zapewnienie ochrony miejsc chronionych gatunków ptaków i innych zwierząt w trakcie usuwania drzew i krzewów w okresie lęgowym,

- b) kontrole wykopów, w tym okresowych zlewisk, przed ich likwidacją pod kątem wykorzystania tych miejsc do rozrodu zwierząt (szczególnie płazów),
- c) stwierdzenie potrzeby, określenie metod przeprowadzenia i nadzór nad czynnościami związanymi z przeniesieniem zwierząt, ich form larwalnych i młodocianych oraz mrowisk ze stref zagrożenia,
- d) określenie reprezentatywnej liczby egzemplarzy z poszczególnych populacji chronionych gatunków roślin, o których mowa w pkt. 6, podlegających przesadzaniu, ustalanie metod i nadzór nad czynnościami związanymi z przesadzeniem roślin chronionych,
- e) określenie metody oraz nadzór nad czynnościami związanymi z przeniesieniem mrowisk, identyfikacja i wskazanie miejsc do których należy przesadzić chronione gatunki roślin oraz przenieść zwierzęta, ich formy larwalne i młodociane mrowiska.
- f) kontrolę skuteczności metod i urządzeń zastosowanych na placu budowy w celu przeciwdziałania przedostawaniu się zwierząt na ten teren, formułowanie i przekazywanie wykonawcy robót budowlanych wniosków i zaleceń w tym zakresie.

Zgodnie z dokumentacją wnioskową inwestor:

- a) zapewni monitoring przyrodniczy podczas prac budowlanych;
- b) prowadzić będzie stałą kontrolę zabezpieczenia studzienek na etapie budowy, w celu uniknięcia wtargnięcia do nich zwierząt;
- c) na etapie budowy, w miejscach styczności drogi ekspresowej z miejscami migracji płazów, zamocuje siatkę (lub inną barierę) uniemożliwiającą płazom wejście na teren budowy;
- d) po wybudowaniu, pas drogowy zostanie odgrodzony siatką o oczkach poniżej 5 mm (rejon przepustu) na odcinkach w km podanych w postanowieniu.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia przyczyni się do ograniczenia emisji substancji do powietrza z obecnego śladu drogi przebiegającej przez centrum Węgierskiej Górki. Teren wyznaczony pod inwestycję ma w większości charakter łąk i pól uprawnych. W sąsiedztwie trasy występuje zabudowa zagrodowa. Analiza rozprzestrzeniania się substancji emitowanych z drogi przy zastosowaniu modelu matematycznego wykazała, że w strefie ponadnormatywnego oddziaływania ze względu na emisje dwutlenku azotu dla wariantu I przebiegu drogi mogą znaleźć się dwa domy mieszkalne. Wobec tego, że zaplanowano oddzielenie zabudowy mieszkaniowej od drogi ekranami akustycznymi oraz planuje się nasadzenie pasów zieleni zabezpieczających tereny sąsiednie przed przemieszczeniem zanieczyszczeń emitowanych z drogi uznano, że przy zachowaniu ww. zasad realizacji przedsięwzięcia spełnione będą wymagania ochrony powietrza.

Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych, infrastruktury drogowej oraz odpady komunalne będą magazynowane w sposób selektywny w pojemnikach ustawionych w wyznaczonym miejscu na terenie prowadzenia robót budowlanych. Miejsce magazynowania będzie odpowiednio oznakowane oraz zabezpieczone przed możliwością mieszania się odpadów z macierzystą glebą. Wykonawca winny jest przed rozpoczęciem prac budowlanych zawrzeć stosowne umowy ze specjalistycznymi firmami lub uzyskać pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub złożyć informację o wytwarzanych odpadach. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie wywożona przez uprawnione podmioty.

Realizacja projektowanego odcinka drogi S-69 spowoduje znaczny spadek niekorzystnego oddziaływania istniejącej drogi DK 69. Dzięki przejęciu ruchu i oddaleniu go o znaczną odległość od gęstej zabudowy Węgierskiej Górki zmaleje ilość osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Z analizy przedłożonego raportu wynika, że zasięg oddziaływania prognozowanego natężenia hałasu drogowego na budynki jest najmniejszy dla wariantu 1 (na rok 2033). W celu ochrony terenów narażonych na niekorzystne oddziaływanie drogi

zaprojektowano budowę ekranów akustycznych, które gwarantują dotrzymanie dopuszczalnego, równoważnego poziomu hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej. Dla weryfikacji analiz akustycznych zawartych w raporcie zaleca się wykonanie analizy porealizacyjnej zgodnie z art. 56 ust. 4 pkt 2 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. NR 25. Poz 250 ze zmian.) w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analiza zostanie wykonana w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania rozpatrywanego odcinka autostrady do użytkowania i przedstawiona Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Dla projektowanej inwestycji zostaną zaprojektowane dwa niezależne systemy odprowadzenia wód opadowych:

I-system rowów skarpowych do odprowadzania wód deszczowych czystych z terenów zielonych,

II- system odprowadzenia wód deszczowych z nawierzchni drogi – przeprowadzenie ścieków deszczowych poprzez wpusty drogowe i kanalizację deszczową, z podczyszczaniem w osadnikach szlamowych.

W przypadku poważnej awarii przed wylotem zastosowane zostaną zbiorniki awaryjne. Odbiornikami wód opadowych będą bezpośrednio istniejące cieki i pośrednio rzeka Soła.

Ze względu na to że planowana droga nie koliduje z obiektami architektury i budownictwa wpisanymi do rejestru zabytków oraz z uwagi na odległości poszczególnych obiektów od planowanych wariantów (w tym zaakceptowanego wariantu I), żaden z obiektów nie będzie narażony na uszkodzenia powodowane przez budowę drogi. Nie przewiduje się również negatywnego oddziaływania w fazie eksploatacji drogi. W przypadku stanowisk archeologicznych jedynie wariant nr II w km 29+800 koliduje ze stanowiskiem archeologicznym wskazanym w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Węgierska Górka. Odległość pozostałych wariantów (I i III) od tego stanowiska wynosi ok. 180 m.

Przeprowadzone analizy wykazały, że planowany odcinek drogi ekspresowej S-69 nie będzie oddziaływał na środowisko w kontekście transgranicznym.

Uwzględniając powyżej wymienione rozwiązania oraz warunki nałożone niniejszą decyzją należy uznać, że możliwe znaczące oddziaływanie na środowisko zostanie wyeliminowane lub w istotny sposób ograniczone.

Środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia opisane w sentencji decyzji gwarantują utrzymanie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz chronionych gatunków roślin i zwierząt wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej i w Dyrektywie Ptasiej.

Ustalone warunki wynikają z obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska, wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Załączniki:

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia

Wolne od opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopad 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2006r. Nr 225 poz. 1635).



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach

Anna Kuśka - Ciba

mgr inż. Anna Kuśka - Ciba

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Katowicach
40-017 Katowice, ul. Myśliwska 5
2. pozostałe strony w formie obwieszczenia
3. WOŚ-a/a (Nr 249 /09)

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 5 października 2009r. znak RDOŚ-24-WOOS/66130/67/08/TJ

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S-69 mającej przebiegać w granicach administracyjnych gmin Radziechowy Wieprz, Węgierska Górka i Milówka na terenie powiatu Żywieckiego w województwie śląskim. Droga ekspresowa S-69 – to planowane połączenie drogowe Bielska-Biała (S1), – Żywiec- Zwardoń/Myto-Skalite (granica Polski ze Słowacją). Zakres inwestycji obejmuje 8,54 km drogi od km 27+700 do km 36+240.

Zakres przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegało będzie na budowie drogi ekspresowej na odcinku Przybędza - Milówka (wariant I czerwony) wraz z infrastrukturą i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska. Zakres inwestycji obejmuje 8,54 km od km 27+700 do km 36+240 i przebiegać będzie przez nieużytki, pola uprawne i lasy.

W ramach wariantu (I czerwonego) przewiduje się:

- rozbudowę węzła Przybędza,
- rozbudowę węzła Milówka,
- budowę tunelu pod masywem Barania,
- budowę tunelu pod masywem Białożyński Groń,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu drogi ekspresowej (estakady, wiadukty, mosty),
- budowę obiektu inżynierskiego w ciągu projektowanej łącznicy,
- budowę obiektów inżynierskich pod droga ekspresową (mosty/przepusty nad potokami górkimi i na rowach),
- budowę dróg obsługujących tereny przyległe,
- odwodnienie drogi,
- oświetlenie drogi,
- przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury technicznej, kolidującej z projektowanym przedsięwzięciem (w tym linie wysokiego napięcia),
- wyburzenia budynków kolidujących z planowaną inwestycją,
- usunięcie zieleni kolidującej z projektową budową,
- budowę ekranów akustycznych,
- nasadzenie pasów zieleni izolacyjnej.

Parametry przedsięwzięcia:

Trasa projektowanej drogi ekspresowej S-69 (wariant I czerwony) jest w 90% zgodny z Miejscowym Planem Zagospodarowania przestrzennego gminy Węgierska Górka i Radziechowy Wieprz (na terenie gminy Milówka nie uchwalono MPZP). Trasa przebiega po terenie górzystym, użytkowanym jako pola uprawne, lasy, nieużytki.

Przyjęto następujące parametry projektowe drogi ekspresowej S-69:

- klasa techniczna - S
- prędkość projektowa - 80 km/h
- przekrój normalny:
- w I etapie: jedno-jezdniowy, dwu-kierunkowy
- w etapie docelowym: dwu-jezdniowy
- kategoria ruchu – KR6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu – 115 kN/oś

Ochrona środowiska

Dla ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem przewiduje się budowę ekranów akustycznych których łączna długość na rok 2033 będzie wynosiła dla wariantu 1 czerwonego – ok. 994 m (strona prawa), ok. 254 m (strona lewa) .

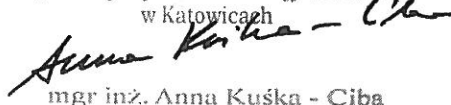
Dla projektowanej inwestycji zostaną zaprojektowane dwa niezależne systemy odprowadzenia wód opadowych:

I-system rowów skarpowych do odprowadzania wód deszczowych czystych z terenów zielonych,

II- system odprowadzenia wód deszczowych z nawierzchni drogi – przeprowadzenie ścieków deszczowych poprzez wpusty drogowe i kanalizację deszczową, z podczyszczaniem w osadnikach szlamowych.

W przypadku poważnej awarii przed wylotem zastosowane zostaną zbiorniki awaryjne. Odbiornikami wód opadowych będą bezpośrednio istniejące cieki i pośrednio rzeka Soła.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach



mgr inż. Anna Kuśka - Ciba