



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KRAKOWIE**

OO.4242.38.2012.AK

Kraków, dnia 17 KWI. 2012

**P O S T A N O W I E N I E**

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 77 ust. 1 pkt. 1, ust 3 i ust 4 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), § 3 ust.1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

**po rozpatrzeniu**

wniosku Burmistrza Miasta Skała z dnia 27.02.2012 roku, znak: GS.6220.1.2011 w sprawie uzgodnienia w zakresie ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Skały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794**”, którego inwestorem jest ZDW w Krakowie działający przez pełnomocnika Pana Łukasza Musioł

**postanawiam**

**I. Uzgodnić pozytywnie** w zakresie ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedsięwzięcie pn.: „**Budowa obwodnicy Skały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794**”, pod warunkiem wprowadzenia do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków jego realizacji:

**A. Na etapie budowy:**

1. Zrealizować przedmiotowe przedsięwzięcie w oparciu o wariant nr 3.
2. Należy zapewnić właściwą organizację pracy na etapie prac budowlanych,
3. Należy wyznaczyć i przystosować miejsca do gromadzenia powstających odpadów zarówno komunalnych, jak również z budowy i remontu dróg.
4. Wytworzone odpady należy segregować, właściwie magazynować oraz przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenie na ich odbiór.
5. Przy zabudowie mieszkaniowej prowadzić prace jedynie w porze dziennej (od godziny 6:00 do 22:00), z zachowaniem zasady minimalizacji emisji hałasu.
6. Zaplecze budowy zlokalizować możliwie najdalej od zabudowy mieszkaniowej oraz poza obszarami podmokłymi, w sposób zabezpieczający grunty i wody gruntowe przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. Zaplecze techniczne i socjalne zlokalizować w granicach projektowanego pasa drogowego, powierzchnia zaplecza powinna być sucha i nienarażona na długie stagnowanie wody opadowej. Zaplecza budowy wyposażać w urządzenia sanitarne.
7. Należy zapewnić dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków.
8. Należy ograniczyć przejazdy sprzętu budowlanego i środków transportu przez tereny zabudowy mieszkaniowej do minimum.

9. W trakcie prowadzenia robót ziemnych i montażowo-budowlanych ograniczyć emisję niezorganizowaną zanieczyszczeń pyłowo – gazowych. Wyposażyć transport materiałów sypkich w opony i odpowiednio zabezpieczyć miejsce ich składowania przed nadmiernym pyleniem.
10. Wycinkę drzew i krzewów należy wykonywać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia.
11. Należy zabezpieczyć drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w trakcie prac budowlanych (dotyczy systemów korzeniowych oraz pni).
12. W km: 0+484, 2+040, 3+890 należy wykonać przepusty kołowe  $\varnothing 1200$  mm dostosowane jako przejścia dla drobnych zwierząt. Należy wykonać przepusty pod drogą główną i pod drogami serwisowymi.
13. W wymienionych przepustach, jeżeli będą prowadzić wodę, należy wykonać dodatkowo przejścia dla płazów i drobnych ssaków w formie jednostronnej półki z betonu C(25/30) o szerokości minimum 60 cm, z wtopionymi płaskimi kamieniami o grubości do 3 cm i pokryciem humusowym o grubości minimum 5 cm. Opcjonalnie w przypadku przepustów suchych można wykonać jedną półkę po dnie przepustu o szerokości minimum 1m (wykonanie jw.).
14. Urządzenia naprowadzające na przejścia dla zwierząt należy wykonać w taki sposób aby umożliwiły swobodną migrację płazów i innych drobnych zwierząt w obie strony (zejście z powierzchni terenu do przepustu, wyjście z przepustu na powierzchnię) i nie stanowiły pułapek. Zakończenia urządzeń naprowadzających powinny być zawinięte w literę U. Urządzenia powinny być wykonane starannie i powinny szczelnie łączyć się z przepustem, a także powinny być odporne na uszkodzenia mechaniczne i wpływ czynników atmosferycznych. Zaleca się wykonanie betonowych urządzeń naprowadzających charakteryzujących się wysoką trwałością.

#### **B. Na etapie eksploatacji:**

1. Należy dokonywać okresowej wymiany warstwy żwiru, pełniącej funkcję oczyszczającą, znajdującą się w dnie rowów retencyjnych powyżej skrzynek retencyjnych oraz regularne czyszczenia rowów.

II. W projekcie budowlanym uwzględnić następujące warunki:

- a) Przedstawić sposób postępowania i zagospodarowanie mas ziemnych, jeżeli będą one przemieszczane w związku z realizacją projektowanej inwestycji.
- b) Ująć wody opadowe i roztopowe z projektowanej obwodnicy w otwarty lub zamknięty system kanalizacji deszczowej.
- c) Zaprojektować i zrealizować urządzenia oczyszczające tj. osadnik zawieszin i separator substancji ropopochodnych przed wylotem wód opadowych do wód powierzchniowych tj. cieku nr W3077 w zlewni rzeki Prądnik i do rowu odpływowego, który uchodzi do potoku Minóżka (poprzez zbiornik retencyjny przy oczyszczalni ścieków).
- d) Zaprojektować i zrealizować na rowach, przed wylotem wód opadowych do odbiornika, urządzeń umożliwiających odcięcie odpływu wód opadowych w przypadku przedostania się do rowów substancji chemicznych w wyniku katastrofy drogowej.

III. Stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

IV. Stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## UZASADNIENIE

Burmistrz Miasta Skała wystąpił z wnioskiem z dnia 27.02.2012 roku, znak: GS.6220.1.2011 w sprawie uzgodnienia w zakresie ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Skały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794**”, którego inwestorem jest ZDW w Krakowie działający przez pełnomocnika Pana Łukasza Musioł, przedkładając wymagane dokumenty, o których mowa w art. 77 ust. 2 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.).

Planowane przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, które mogą wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodnie z **§ 3 ust.1 pkt 60** – „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody przyrody” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Uzgodnienia dokonano opierając się m.in. na ustaleniach raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko opracowanego w lutym 2012 przez inż. Ryszarda Miętkiewicza.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy miasta Skała. W stanie istniejącym Skała skomunikowana jest istniejącymi drogami wojewódzkimi DW nr 794 i DW nr 773 z całą siecią innych dróg powiatowych i gminnych. Drogi wojewódzkie przebiegają przez teren śródmieścia miasta (Rynek) stanowiąc odpowiednio ulice: Krakowską i Wolbromską (DW 794) oraz Olkuską i Słomnicką (DW 773). Na całej długości w tym rejonie, ulice te są obudowane zabudową mieszkaniową, usługową i handlową o różnej intensywności zagęszczenia.

W raporcie analizie poddano trzy warianty lokalizacyjne przebiegu obwodnicy.

Według wariantu I – trasa przebiegu obwodnicy miałyby przebiegać po zachodniej stronie miasta Skała, w pobliżu granic Ojcowskiego Parku Narodowego, kompleksu zabudowań szkolnych i rekreacyjnych. Budowa drogi byłaby związana m.in. z koniecznością realizacji dwóch obiektów mostowych i koniecznością budowy ekranów z uwagi na bliską lokalizację terenów podlegających ochronie akustycznej.

Wariant II stanowił trasę przebiegu według MPZP po terenie istniejącym. Wariant ten miałby swój początek na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 794 z ulicą Armii Krajowej, po stronie północnej miasta Skała na terenie zurbanizowanym. Następnie droga przebiegałaby wzdłuż terenów przewidzianych w mpzp pod zabudowę mieszkaniową i usługową, dalej wzdłuż terenów rolnych i ponownie przez tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej.

Przebieg drogi w tym wariantcie wymusza przebudowę istniejących dróg gminnych dostosowując ich parametry użytkowe do nowego obciążenia ruchem, liczne zaburzenia budynków mieszkalnych i gospodarczych. Budowa obwodnicy przewiduje również konieczność budowy licznych zjazdów indywidualnych do posesji znajdujących się w bliskim sąsiedztwie, gdyż nie ma technicznych możliwości skomunikowania tych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe. Będzie to powodował niemożliwość dotrzymania standardów ochrony środowiska pod względem ochrony akustycznej.

Jako preferowany w raporcie przedstawiono wariant III, tzw. wschodni, który został wskazany w postanowieniu jako rozwiązanie najlepsze dla środowiska. Wariant ten zyskał

również aprobatę mieszkańców Gminy Skała. Obwodnica miasta Skała w wariantcie III, o długości 4,61 km, omija ściśłą zabudowę miejską. Jedyne w kilku miejscach zbliża się do terenów zabudowanych w minimalny sposób dzieląc tereny istniejących siedlisk. Jej początek projektowany jest po stronie północno – zachodniej miasta Skała na drodze wojewódzkiej nr 794. Obwodnica w km 4+605,96 kończy swój bieg na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 794 w kierunku Krakowa, po stronie południowo – wschodniej miasta Skała. Trasa przebiega w nowych korytarzach terenu, po obrzeżach miasta.

W zakres zamierzenia inwestycyjnego „Budowa obwodnicy Skały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794” według wariantu III po wschodniej i północnej stronie miasta wchodzi:

- budowa skrzyżowania typu małe rondo na DW794 (wlot północno – zachodni) początek opracowania km 0+000 obwodnicy;
- budowa skrzyżowania typu małe rondo na przecięciu obwodnicy z ul. Sobiesęcką (droga powiatowa klasy Z) około km 1+316 obwodnicy;
- budowa skrzyżowania typu małe rondo na przecięciu z DW773 (ul. Słomnicka) około km 2+875 obwodnicy;
- budowa skrzyżowania typu małe rondo na DW794 (wlot południowo – wschodni) koniec opracowania około km 4+605 obwodnicy;
- budowa 17 przepustów;
- przebudowa odcinka drogi klasy G ul. Słomnicka;
- przebudowa odcinka drogi klasy Z ul. Sobiesęcka;
- przebudowa odcinka drogi klasy L ul. Stocka;
- budowa dróg dojazdowych klasy D;
- budowa chodników prawostronnych i lewostronnych;
- budowa zjazdów publicznych i indywidualnych;

W obrębie projektowanego układu według wariantu preferowanego zlokalizowano następujące istniejące urządzenia uzbrojenia technicznego: sieć teletechniczna, sieć wodociągowa, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacji deszczowej, sieć kanalizacji sanitarnej, gazociąg niskoprężny. Wyżej wymienione uzbrojenie terenu w miejscach kolizji zostanie przebudowane lub zabezpieczone zgodnie z warunkami technicznymi uzyskanymi od właścicieli sieci.

Omawiany przebieg obwodnicy na całym odcinku lokalizowany jest na terenach czynnych upraw rolnych z ominięciem infrastruktury budowlanej miasta. Tylko na nielicznych i krótkich odcinkach zajmie tereny prywatnych sadów i zadrzewień śródpolnych.

Konstrukcje nawierzchni jezdni obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowano dla przyjętej kategorii ruchu KR4. Zastosowana będzie warstwa ścieralna będzie wykonana z SMA. Górna warstwa podbudowy oraz warstwa wiążąca wykonana będzie z betonu asfaltowego. Warstwa dolnej podbudowy będzie stanowiła kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie.

Warstwa ścieralna z mastyksu grysowego SMA stanowi mieszankę mineralno – asfaltową charakteryzuje się szczelnością, odpornością na działanie czynników atmosferycznych oraz deformacji lepkoplastycznych. Jest powszechnie wykorzystywana w nawierzchniach drogowych, jako warstwa ścieralna dla wszystkich kategorii ruchu, ogranicza hałas powstający na styku opon z nawierzchnią ścieralną drogi, zwłaszcza dla mieszanek o małym uziarnieniu.

Projektowane całkowite zajęcie terenu pod obwodnicę drogi dojazdowe, skrzyżowania typu małe rondo, place do zawracania i infrastrukturę wyniesie w przybliżeniu: około 12,6 ha. Obwodnica będzie drogą wojewódzką, klasy G, jednojezdniową, dwukierunkową, o nośności 115 kN/oś. Prędkość miarodajna na terenie zabudowy wyniesie 70 km/h, poza terenem zabudowy: 90 km/h. Jezdnia będzie miała szerokość 7,0 m, pas ruchu - 3,5 m, pobocze: 1,25 do 2,20 m, chodniki 2 m. Zastosowane zostanie pochylenie poprzeczne dwustronne 2 %.

Odwodnienie drogi dostosowano do warunków miejscowych. Odwodnienie planowanej drogi będzie realizowane głównie za pomocą przydrożnych rowów trawiastych otwartych i krytych. Inwestycja w przeważającej części znajduje się w zlewni rzeki Dłubni, w

zewnątrznym terenie ochrony pośredniej ujęcia wody pitnej. Końcowy fragment położony jest w zlewni rzeki Prądnik. Odbiornikiem wód opadowych z terenu inwestycji w zlewni Dłubni będzie potok Minózka (poprzez rów melioracyjny i zbiornik retencyjny przy oczyszczalni ścieków), a z końcowego odcinka ciek nr W3077, znajdujący się w zlewni Prądnika.

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie na terenie inwestycji zalegają grunty nieprzepuszczalne (gliny i ropy) będące naturalną barierą stanowiącą ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniem. Stwierdzenie to wynika z analizy odwiertów próbnych. Ponadto na odcinku km 1+750 - 2+849 przewiduje się realizację rowów retencyjnych, w dnie których ułożona będzie warstwa wymiennego żwiru, pełniąca funkcję oczyszczającą, pod którą umieszczone zostaną skrzynie retencyjne, dodatkowo rowy zostaną zabezpieczone poprzez zastosowanie kierunkowej geowłókniny pozwalającej na infiltrację wody tylko w jednym kierunku tj. w kierunku skrzynek retencyjnych co zabezpieczy teren przed niepożądaną infiltracją zgromadzonych wód do ziemi.

Z uwagi na fakt, iż znaczna część inwestycji położona jest w zlewni rzeki Dłubni w zewnętrznym terenie ochrony pośredniej ujęcia wody pitnej, ochrona wód powierzchniowych i środowiska gruntowo wodnego jest szczególnie istotna i wskazana jest realizacja urządzeń oczyszczających (separator substancji ropopochodnych i osadnik) przed wprowadzeniem ścieków opadowych z drogi do wód powierzchniowych oraz realizacja zabezpieczeń wód powierzchniowych na wypadek katastrofy drogowej. W postanowieniu nałożono na Inwestora obowiązek stosowania rozwiązań technicznych, które wyeliminują możliwość przedostania się zanieczyszczeń do cieków powierzchniowych. Zastosowane rozwiązania konstrukcji jezdni i chodników, poprzez ich odpowiednie wyprofilowanie, szczelne nawierzchnie i system odwodnienia powierzchniowego z odprowadzeniem wód opadowych do kanalizacji opadowej zabezpieczą wody powierzchniowe przed spływem do nich zanieczyszczonych spływów opadowych, także w wypadku wystąpienia nadzwyczajnego zagrożenia dla środowiska związanego z awarią lub kolizją pojazdów i wyciekami substancji ropopochodnych. Analizowany odcinek drogowy nie będzie zatem znacząco i negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo – gospodarcze wynikające z zatrudnienia wykonawców. Jednak będzie to źródło emisji ścieków występujące okresowo. Organizacja budowy zakłada korzystanie z przewoźnych sanitariatów Wykonawcy.

Biorąc pod uwagę skalę przekształceń podczas prowadzenia prac budowlanych oraz zasięg prognozowanego oddziaływania, a także wrażliwość środowiska i krótkotrwały czas trwania budowy, faza budowa obwodnicy nie spowoduje znaczących uciążliwości. Pozytywnym aspektem jest oddalenie inwestycji od terenów zabudowy mieszkaniowej. Prace realizacyjne w pobliżu zabudowy będą prowadzone w sposób zorganizowany wyłącznie w okresie pory dziennej. Uciążliwość akustyczna związana z okresem budowy ustąpi z chwilą zakończenia prac Przekształcenia powierzchni terenu poza obrębem przedsięwzięcia drogowego będą miały charakter okresowy, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Eksploatacja projektowanej inwestycji będzie związana z typowymi oddziaływaniami na zdrowie ludzi i środowisko, lecz spowoduje ograniczenie ruchu lokalnego i tranzytowego w centralnej, chronionej prawnie części miasta Skąta.

Etap budowy analizowanej inwestycji związany będzie jedynie z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń powstających w wyniku spalania paliw w silnikach sprzętu budowlanego oraz w silnikach samochodów dostawczych. Na etapie realizacji prac związanych z budową obwodnicy, prac rozbiórkowych dróg poprzecznych, budową rond i lokalnych połączeń drogowych będą występować okresowe uciążliwości związane z emisją spalin do powietrza przez maszyny wykonujące te prace, a także związane ze zmianą ciągłości ruchu na odcinkach przebudowywanych dróg istniejących. Podczas wykonywania prac ziemnych może wystąpić okresowe pylenie. Uciążliwości te mogą potencjalnie występować okresowo i w skali lokalnej ograniczone będą do terenu prowadzonych robót. Inwestor został zobowiązany

w postanowieniu m.in. do właściwej organizacji prac budowlanych, wyznaczenia placów budowy.

Dla prognozy ruchu dla roku 2020 wykonano obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza zgodnie z metodami referencyjnymi, określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Na podstawie wyników obliczeń stwierdzono brak przekroczeń dla wszystkich analizowanych substancji poza pasem drogowym

W wariantcie III, preferowanym, ponad 75 % długości obwodnicy przebiega po terenach rolnych nie wymagających ochrony przed hałasem. Z przeprowadzonej analizy i obliczeń wynika, że zasięg oddziaływań na terenie przyległym do drogi przekracza granice pasa drogowego niezbędnego do jej funkcjonowania i użytkowania, jednak standardy jakości środowiska w zakresie ochrony przed hałasem w rejonie budownictwa mieszkaniowego, nie będą naruszone. Prognozowane maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu wykreślone izolacją przyjętej wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w roku 2020 emitowanego z ruchu pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej obwodnicy miasta Skała bez zastosowania czynnych ochron przed hałasem przedstawiają się następująco:

- orientacyjny zasięg emisji hałasu w metrach od osi jezdni według prognozy na rok 2020 na odcinkach prostych i łukach: pora dnia 30 ÷ 40 m, pora nocy 50 ÷ 60 m;
- orientacyjny zasięg emisji hałasu w m od krawędzi ronda: pora dnia 20 ÷ 30 m, pora nocy 30 ÷ 45 m;

Na etapie eksploatacji obwodnicy, krzywa równego poziomu dźwięku o wartości dopuszczalnej dla terenów chronionych budownictwa mieszkaniowego wynosi 60 dB dla pory dziennej i 50 dB dla pory nocnej. Są one zlokalizowane się poza pasem drogowym, jednak izofony o wartościach dopuszczalnych nie obejmują najbliższej zabudowy jednorodzinnej, zagrodowej z usługami, zatem nie ma konieczności wprowadzania zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci ekranów akustycznych.

Działania ochronne na etapie wykonywania prac budowlanych polegają na zapewnieniu: minimalizacji przekształceń terenu, zdjęciu urodzajnej warstwy gleby w celu jej późniejszego wykorzystania, rekultywacji po zakończeniu prac budowlanych z wykorzystaniem w pierwszej kolejności zdjętej uprzednio warstwy gleby i ziemi. Warstwa gleba zostanie wykorzystana bezpośrednio do rekultywacji i kształtowania terenów trasy drogowej, nie będzie wymagać składowania. Taki sam sposób postępowania będzie dotyczył materiału z ewentualnych wykopów.

Eksploatacja obwodnicy Skały nie będzie oddziaływała negatywnie na żadne obszary Natura 2000 i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz nie wpłynie w żaden sposób na integralność analizowanych obszarów Natura 2000 jak i na możliwość pogarszania powiązania tych obszarów z innymi obszarami. Najbliższy obszar Natura 2000 to Dolina Prądnika PLH120004, który znajduje się w odległości ponad 1 km od przebiegu wariantu nr 3. Analizowane przedsięwzięcie przebiega przez teren otuliny Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego. Eksploatacja drogi nie wpłynie negatywnie na zakazy i nakazy ustanowione dla Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego. Obwodnica na całej długości projektowana jest przez tereny użytków rolnych, gdzie gleby zaliczane są do klas bonitacyjnych od II do IVa. Inwentaryzacja wykonana przez Inwestora oraz ocena zasobów przyrodniczych na opracowywanym odcinku wykazała istnienie 121 drzew i krzewów w tym kęp roślinności oraz 4 sady. Tylko nieliczne z nich będą wymagały usunięcia, będzie to dotyczyło około 20 % zinwentaryzowanych drzew. Na opisywanym terenie wyróżnia się krajobraz naturalny słabo przekształcony. Teren ten nie charakteryzuje się większą różnorodnością biologiczną, a także nie występują tu rzadkie i chronione gatunki roślin. Na otwartych terenach rolniczych obserwuje się stosunkowo ubogą gatunkowo faunę. Ze ssaków należy wymienić: mysz polna, mysz zaroślowa, nornica ruda, polnik zwyczajny, badylarka, kret, zając szarak, sarna. Nie zaobserwowano przedstawicieli herpetofauny. Zaobserwowana ornitofauna reprezentowana jest przez gatunki pospolite: kawka, gawron, szpak, wróbel, skowronek, kos, sroka, zięba, jerzyk,

bogatka, bażant, kuropatwa. Teren objęty inwestycją nie ma połączenia z obszarami przyrodniczymi położonymi po stronie południowej i zachodniej Skały. W postanowieniu nałożono jednak na inwestora konieczność dostosowania dwóch przepustów jako przejść dla zwierząt oraz wskazano sposób prowadzenia prac budowlanych.

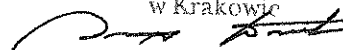
Analiza przedłożonego wniosku, raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w ww. dokumentach realizowane przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym, postanowiono jak w sentencji.

### Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie służy stronie zażalenie. Postanowienie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny  
Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie



mgr inż. Jerzy Wertz

### Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta Skała
2. Łukasz Musioł – Autostrada II Sp.zo.o., ul. 73 Pułku Piechoty 1, 40- 496 Katowice
3. Strony zawiadomione przez obwieszczenie
4. OO.AK. a/a.

HPA/04/2012

20.04.2012