



Typ dokumentacji: *Karta informacyjna przedsięwzięcia*

Investycja: *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa*

Etap: *Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*

Investor:
Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
Poznań, ul. Wilczak 51

Zleciennodawca: „DROMOST” Sp. z o.o.
Poznań, ul. Trójpole 3b

Autor opracowania:

mgr Agata Chęcińska

Współpraca:
mgr Michał Roszyk
mgr inż. Krzysztof Zajda

mgr Jerzy Prochniewicz
Biegły Wojewody Wielkopolskiego Nr 0075

Sprawdz

Poznań, listopad 2010 r.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	5
1.1. Podstawy opracowania dokumentacji.....	5
1.2. Materiały wyjściowe.....	6
1.2.1. Akty prawne.....	6
1.2.2. Wykorzystane materiały.....	8
1.2.3. Wizja terenowa.....	9
2. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	10
2.1. Rodzaj przedsięwzięcia.....	10
2.2. Usytuowanie i skala przedsięwzięcia.....	12
3. DANE O POWIERZCHNI PRZEDSIĘWZIĘCIA ORAZ DOTYCZĄCE SPOSÓBIE WYKORZYSTYWANIA TERENU I POKRYCIU TERENU SZATĄ ROŚLINNĄ.....	14
3.1. Powierzchnia przedsięwzięcia.....	14
3.2. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu.....	14
3.3. Pokrycie terenu inwestycji szatą roślinną.....	15
4. RODZAJ TECHNOLOGII.....	16
5. WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	17
6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.....	18
6.1. Ilość wody i energii.....	18
6.2. Ilość wykorzystywanych surowców i materiałów.....	18
7. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO.....	19
7.1. Wody podziemne.....	19
7.2. Wody powierzchniowe.....	19
7.2.1. Sytuacja hydrologiczna otoczenia inwestycji.....	19
7.2.2. Stężenie zanieczyszczeń w ściekach drogowych.....	20
7.2.3. Rozwiązania techniczne systemu odwodnienia.....	21
7.3. Ochrona akustyczna.....	22
7.3.1. Uciążliwość akustyczna drogi w świetle obowiązujących przepisów.....	22
7.3.2. Dane wyjściowe do obliczeń.....	22
7.3.3. Wyniki obliczeń.....	24
7.3.4. Rozwiązania organizacyjne oraz techniczne ograniczające emisję hałasu do środowiska.....	24

7.4. Ochrona powietrza	25
7.5. Ochrona biosfery	26
7.6. Ochrona powierzchni ziemi	27
7.7. Monitoring środowiska	27
7.8. Analiza porównawcza	27
8. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	28
8.1. Ilość wody i ścieków komunalnych	28
8.2. Oddziaływanie akustyczne	28
8.3. Emisja zanieczyszczeń powietrza	28
8.3.1. Charakterystyka ruchu pojazdów	28
8.3.2. Wielkość emisji zanieczyszczeń	29
8.3.3. Analiza stężeń maksymalnych pochodzących od ruchu samochodowego	30
8.4. Gospodarka odpadami	31
8.4.1. Etap budowy	31
8.4.2. Faza eksploatacji	31
8.4.3. Faza likwidacji	32
9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	33
10. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	34
10.1. Koliduje z obszarami ustanowionych form ochrony przyrody	34
10.2. Wpływ inwestycji na teren leśny	34
10.3. Wpływ inwestycji na uprawy rolne	34
10.4. Wpływ inwestycji na glebę i powierzchnię ziemi	34
10.5. Wpływ inwestycji na obszary zieleni	34
10.6. Wpływ inwestycji na świat zwierzęcy	35
10.7. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowe	35
10.8. Wpływ inwestycji na obszary Natura 2000	35
10.8.1. Informacje ogólne	35
10.8.2. Pojezierze Sławskie PLB 300011	36
10.8.3. Wielki Łęg Obrzański PLB 300004	37
10.8.4 Podsumowanie	38
11. PODSUMOWANIE	40

ZAŁĄCZNIKI

1. Mapa topograficzna z lokalizacją ujęć wody oraz stanowisk i obszarów ochrony archeologicznej. Skala 1:10.000
2. Formy ochrony przyrody w rejonie omawianej inwestycji. Mapa w skali 1 : 50 000
3. Opinia Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody z dnia 9.05.2007 r.
4. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 10.12.2007 r. dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku Mochy – granica Województwa Wielkopolskiego
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 23.03.2009 r. dla przebudowy mostu na Południowym Kanale Obrzy

UWAGA

Osobnym załącznikiem do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jest poświadczona przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie i wypis z ewidencji gruntów.

1. WSTĘP

1.1. Podstawy opracowania dokumentacji

Karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej Kartą informacyjną lub Kartą) dotyczy wpływu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 305 na środowisko. Zadanie inwestycyjne obejmuje rozbudowę drogi na odcinku od mostu na Południowym Kanale Obrzy włącznie, do granicy województwa wielkopolskiego z województwem lubuskim.

Zgodnie z art. 74, ust. 1, pkt 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 z późn. zm.) do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć – w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Niniejsza Karta stanowi załącznik do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej zgodnie z art. 71 ust. 2, pkt 2 w cyt. ustawie.

Obowiązek uzyskania tej decyzji wynika z powołanego wyżej przepisu oraz z art. 60 cytowanej ustawy w kontekście rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

Zgodnie z § 3, ust. 1, pkt 60 powyższego rozporządzenia drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2, ust. 1, pkt 31 i 32 kwalifikują się jako przedsięwzięcie, mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W myśl art. 72, ust. 1, pkt 10 w cyt. ustawie, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.).

Stosownie do art. 75, ust. 1, pkt 4 powołanej ustawy z dnia 3 października 2008 r. organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego rodzaju inwestycji jest wójt (burmistrz, prezydent). W przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. Organ gminy

wydaje decyzje po uzyskaniu stanowiska (opinii) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego.

Oceniana droga przebiega przez teren gmin Przemęt i Wilewo, z czego dłuższy odcinek znajduje się na terenie gminy Przemęt, w związku z czym organem właściwym do wydania decyzji środowiskowej będzie Wójt Gminy Przemęt.

Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko może stwierdzić, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (art. 63 ust. 1) po uzyskaniu opinii wspomnianych organów.

W postanowieniu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organ określa zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (art. 63 ust. 4).

Układ niniejszej dokumentacji wynika z art. 3 ust. 1 pkt 5 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).

Część zagadnień uzupełniona jest załącznikami graficznymi.

Należy wspomnieć, że dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku Mochy – granica województwa wielkopolskiego została wydana przez Wójta Gminy Wilewo decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgodny na realizację przedsięwzięcia z dnia 10 grudnia 2007 r. Decyzja ta straciła już ważność.

Również dla przebudowy mostu na Południowym Kanale Obry przez Wójta Gminy Przemęt została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgodny na realizację przedsięwzięcia z dnia 23 marca 2009 r. Decyzja ta jest obowiązująca, jednak z uwagi na połączenie tej inwestycji z rozbudową odcinka drogi, czyli zmianę zakresu inwestycji, Inwestor, czyli Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu przygotowuje nowy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

1.2. Materiały wyjściowe

1.2.1. Akty prawne

a) 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 z późn. zm.);

b) ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z

- 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.);
- c) ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy - Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 100, poz. 1085);
- d) ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.);
- e) ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717 z późn. zm.);
- f) ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. z 2006 r., Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.);
- g) ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity - Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm.);
- h) ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. Nr 16, poz. 78 z późn. zm.);
- i) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397);
- j) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984);
- k) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 poz. 826);
- l) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87);
- m) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281);
- n) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 grudnia 2008 roku w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2009 r. Nr 5, poz. 31);
- o) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 sierpnia 2001 r. w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie (Dz. U. Nr 92, poz. 1029);
- p) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1764);
- q) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. Nr 220, poz. 2237)
- r) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1765);
- s) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 w sprawie obszarów specjalnej

- ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U. Nr 229, poz. 2313);
- t) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 września 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U. Nr 179, poz. 1275);
- u) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U. Nr 198, poz. 1226);
- v) rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392)

1.2.2. Wykorzystane materiały

1.2.2.1. Koncepcyjno-projektowe

- Opis techniczny inwestycji, opracowany przez DROMOST Sp. z o.o. w Poznaniu, listopad 2010 r.;

1.2.2.2. Materiały planistyczne gminy Przemęt i Wilewo

- a) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Przemęt; Uchwała Nr XII/61/2003 Rady Gminy Wilewo z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Wilewo (Dz.U. Woj. Wilk. Nr 203, poz. 4001 z dnia 17 grudnia 2003 r.)

1.2.2.3. Pozostałe

- a) Dokumentacja geotechniczna dla określenia warunków gruntowo-wodnych i geotechnicznych w podłożu projektowanej przebudowy mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305 nad Potudniowym Kanale Obrzy w miejscowości Mochy; Geoprojekt-Poznań Przedsiębiorstwo Geotechniczne i Geologiczne S.C., Poznań, wrzesień 2007 r.;

- b) Dąbrowski St. – Hydrogeologia i warunki ochrony wód podziemnych Wielkopolskiej Doliny Kopalnej – Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego – Akademia Rolnicza w Warszawie, Warszawa 1990 r.;

- c) Sawicka-Siarkiewicz Halina. Ograniczenie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru. Wydanie II. Warszawa 2004 r.;

- d) Decyzja o środowiskowych warunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 10 grudnia 2007 r. wydana przez Wójta Gminy Więrowo; znak pisma: BRŚ 7625-6/04/07

- e) Decyzja o środowiskowych warunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr 2/2009 z dnia 23 marca 2009 r. wydana przez Wójta Gminy Przemęt; znak pisma: RNB 6135/33/2007

1.2.3. Wizja terenowa

Wizja terenu miała na celu wstępną ocenę istniejącej sytuacji oraz analizę warunkowań przyrodniczych i terenowych w regionie omawianej inwestycji.

2. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA.

2.1. Rodzaj przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie omawiane w niniejszej Karcie informacyjnej obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku od mostu na Południowym Kanale Obrzy włącznie, do granicy województwa wielkopolskiego z województwem lubuskim.

Zakłada się zachowanie istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej poprzez wykorzystanie istniejącej nawierzchni, wymagającej remontu. Projektowana oś pokrywać się będzie z osią istniejącej drogi, zachowane zostaną istniejące załamania trasy w planie oraz odtworzone łuki poziome.

Z uwagi na warunki terenowe zaproponowano następujące rozwiązania:

- na całym odcinku – poza terenami zabudowanymi – jezdnię o szerokości 6,50 m,
- szerokość poboczy ziemnych od 1,50 do 2,00 m, z lokalnym zmniejszeniem tej szerokości do minimum 1,25 m,
- montaż skrajnych barier drogowych przy przepustach,
- wyokrąglenie skrzyżowań z drogami bocznymi,
- regulację wysp kierunkowych.

W ramach omawianej inwestycji przewiduje się wykonanie nowego obiektu mostowego jednoprzęstowego ze sprężonych belek prefabrykowanych w miejscu istniejącego mostu żelbetowego trójprzęstowego na Południowym Kanale Obrzy. Most będzie posiadał rozpiętość 20,20 m i całkowitą długość 21,10 m oraz całkowitą szerokość 13,20 m. Na moście znajdować się będzie jezdnia szerokości 7,00 m i obustronne chodniki o szerokości 1,50 m. Pod obiektem po obu stronach rzeki przewidziano pozostawienie pasów suchego terenu o szerokości 4,10 m, co umożliwi migrację zwierząt. Światło mostu wyniesie 19,20 m, minimalna wysokość pod obiektem – 2,15 m. Na czas przebudowy mostu zakłada się wykonanie drogi objazdowej z mostem tymczasowym umożliwiającym utrzymanie ruchu pojazdów na drodze. Przewiduje się most składający się z 6 rur o średnicy 1620 mm, układanych obok siebie, na których zostanie wykonana zasypka i tymczasowa nawierzchnia. Po wybudowaniu nowego obiektu droga i most tymczasowy zostaną w całości rozebrane.

Jak wspomniano wcześniej, dla przebudowy mostu została wydana obowiązująca jeszcze decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na dalszym odcinku droga posiadać będzie na całej długości (na odcinkach poza terenami zabudowanymi) przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni wynoszącej po wyrownaniu istniejących krawędzi 6,50 m.

W miejscowości Wieleń Zaobrzański znajduje się obiekt mostowy na Strudze

Kaszczorskiej. Oceniana inwestycja obejmuje również remont obiektu, polegający na:

- wzmocnieniu konstrukcji;
- wymianie izolacji;
- ułożeniu nowej nawierzchni jezdni i chodników;
- wymianie elementów wyposażenia i bezpieczeństwa ruchu;
- renowacji konstrukcji betonowej;
- odnowieniu umocnień skarp i stożków.

Projektowana nawierzchnia całego odcinka o przekroju drogowym drogi wojewódzkiej posiadać będzie szerokość 6,50 m, natomiast w przekroju ulicznym i półulicznym zachowana zostanie istniejąca szerokość nawierzchni, która wynosi około 7,00 m.

Projektowane ukształtowanie przekrojów poprzecznych przedstawia się następująco:

- od mostu na Południowym Kanale Obrzy do wsi Mochy:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,50 m;
- na terenie wsi Mochy:
 - od początku terenu zabudowanego do terenu byłej mleczarni:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,5 m wraz z chodnikiem po zachodniej stronie odsuniętym od krawędzi jezdni;
 - od terenu byłej mleczarni do wysokości szkoły
 - przekrój poprzeczny uliczny lub półuliczny z zachowaniem szerokości istniejącej wraz z chodnikiem (po wschodniej stronie, zachodniej lub obustronny);
 - od wysokości szkoły do końca zabudowań Kolonii Mochy
 - przekrój poprzeczny półuliczny o szerokości nawierzchni 6,50 m, pochyleniu poprzecznym jednostronnym oraz chodniku po stronie wschodniej;

- od Kolonii Mochy do Kaszczora:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,50 m;
 - w obrębie wsi Kaszczor:
 - przekrój poprzeczny półuliczny i uliczny z zachowaniem istniejącej szerokości nawierzchni i chodnikiem po zachodniej stronie;
 - od Kaszczora do Wielenia Zaobrzańskiego:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,50 m;
 - na terenie Wielenia Zaobrzańskiego:
 - przekrój poprzeczny półuliczny i uliczny z zachowaniem istniejącej szerokości nawierzchni i zmiennej lokalizacji chodnika (po wschodniej lub zachodniej

- od Wieleńa Zaobrzańskiego do Wieleńa:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,50 m;
 - we wsi Wieleń:
 - przekrój uliczny z zachowaniem istniejącej szerokości nawierzchni i obustronnymi chodnikami;
 - od Wieleńa do Radomyśla:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,50 m;
 - na terenie Radomyśla:
 - przekrój uliczny z zachowaniem istniejącej szerokości nawierzchni i obustronnymi chodnikami;
 - od Radomyśla do granicy województw wielkopolskiego i lubuskiego:
 - przekrój poprzeczny drogowy o szerokości nawierzchni 6,50 m.
- Wzdłuż trasy znajdują się przystanki autobusowe, które zastąpione zostaną zatokami autobusowymi.

Pochylenia poprzeczne nawierzchni przewiduje się jako daszkowe lub jednostronne (tuki poziome). Wartość pochylenia daszkowego wyniesie 2 %.

Szerokość poboczy gruntowych przyjęto w granicach 1,50 – 2,00 m, a ich pochylenie poprzeczne od 6% do 8%.

Pochylenie skarp i przeciwskarp nasypów wyniesie 1:1,5 (lokalnie 1:1).

Projektowana niweleta zostanie dowiązana do istniejących wysokości na początku i końcu trasy oraz do skrzyżowań z istniejącymi drogami i do wszystkich przepustów oraz obiektów mostowych usytuowanych wzdłuż projektowanej trasy.

Spadki projektowanej niwelety drogi wojewódzkiej będą zgodne z wymaganiem przepisów. Minimalny spadek niwelety wyniesie 0,30 % dla drogi wojewódzkiej, co zapewni prawidłowe odprowadzenie z nawierzchni wód opadowych.

2.2. Usytuowanie i skala przedsięwzięcia

Omańiana inwestycja przebiega przez teren dwóch gmin – Przemyt (leżącej w powiecie wolsztyńskim) oraz gminy Wieleń (leżącej w powiecie leszczyńskim).

Całkowita długość inwestycji wynosi około 19 km.

Przyjęto następujące parametry techniczne do projektowania:

- klasa drogi:
- główna, oznaczona symbolem "G",
- prędkość projektowa: 70 km/godz. - poza terenem

zabudowanym	
– obciążenie nawierzchni:	115 kN,
– szerokość pasa ruchu:	3,25 m,
– szerokość nawierzchni:	6,50 m (przekrój drogowy),
– szerokość korony drogi:	istniejąca (przekrój uliczny i półuliczny),
– szerokość poboczy gruntowych:	zmieniana, zależnie od sytuacji terenowej,
– przewidziany ruch:	1,50 ÷ 2,00 m,
	KR 4.

3. DANE O POWIERZCHNI PRZEDSIĘWZIĘCIA ORAZ DOTYCHCZASOWYM SPOSOBIE WYKORZYSTYWANIA TERENU I POKRYCIU TERENU SZATĄ ROŚLINNĄ

3.1. Powierzchnia przedsięwzięcia

Omawiana inwestycja, polegająca na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305 prowadzona będzie po istniejącym śladzie. Obejmuje ona pas drogowy o długości około 19 km i szerokości około 15 – 17 m, lokalnie (w rejonie skrzyżowań) do około 22 m.

3.2. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu

Teren, na którym zlokalizowana jest inwestycja, wykorzystywany jest jako teren komunikacyjny – droga wojewódzka zarządzana przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

Droga wojewódzka biegnie przez miejscowości Mochy, Kaszczor, Wieleń Zaobrzański, Wigewo i Radomyśl do granicy województw wielkopolskiego i lubuskiego.

Droga posiada następujące przekroje poprzeczne:

– przekrój drogowy na odcinkach biegnących pomiędzy miejscowościami,

– przekrój półliniowy oraz uliczny na odcinkach przebiegających przez miejscowości.

Oceniany odcinek drogi rozpoczyna się na moście na Południowym Kanale Obry włącznie, a kończy na granicy województwa wielkopolskiego.

Otoczenie drogi stanowią zabudowania zwarte oraz luźne wymienionych wyżej

miejscowości, pola uprawne, łąki i nieużytki oraz na znacznym fragmencie odcinka – las.

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna posiada zmienną szerokość w granicach od 6,50 m

(w przekroju drogowym) do około 7,00 m (w przekroju ulicznym). Nawierzchnia na całej

długości jest zniszczona (w różnym stopniu).

Na rozpatrywanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 305 znajdują się dwa obiekty

mostowe – most na Południowym Kanale Obry (początek opracowania) oraz most na Strudze

Kaszcorskiej (w miejscowości Wieleń Zaobrzański). Pierwszy z nich to konstrukcja

żelbetowa trójprzęstowa z nawierzchnią szerokości 5,80 m w złym stanie technicznym,

natomiast drugi to konstrukcja żelbetowa ramowa o szerokości jezdni 7,10 m w

zadawalającym stanie technicznym.

3.3. Pokrycie terenu inwestycji szatą roślinną

Wzdłuż drogi, częściowo w rowach, rosną drzewa oraz krzewy, które będą kolidowały z regulacją tych rowów. Drzewa stanowią również znaczne niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego, ograniczając w znaczący sposób widoczność.

4. RODZAJ TECHNOLOGII

Inwestycja nie będzie przedsięwzięciem produkcyjnym, dla działania którego, dobierana jest odpowiednia technologia.

W odniesieniu do drogi jako elementy technologii można rozważyć:

- sposób wykonania drogi i infrastruktury towarzyszącej,
- przeznaczenie drogi.

Technologia wykonywania robót drogowych:

- wycinka drzew kolidujących z inwestycją,
- zdjęcie humusu,
- frezowanie i rozbiora istniejącej nawierzchni,
- wykonanie nakładki z warstw asfaltowych,
- wykonanie nawierzchni chodników i zjazdów z kostki betonowej.

W czasie przebudowy mostu na Południowym Kanale Obrzy zakłada się wykonanie drogi objazdowej z mostem tymczasowym, umożliwiający utrzymanie ruchu pojazdów na drodze. Most będzie składać się z sześciu rur średnicy 1620 mm układanych obok siebie, na których zostanie wykonana zasypka i tymczasowa nawierzchnia. Po wybudowaniu nowego obiektu droga i most tymczasowy zostaną w całości rozebrane.

Technologia wykonywania kanalizacji deszczowej, sieci oświetlenia ulicznego i przebudowy sieci telekomunikacyjnej:

- wykonanie wykopów wąskoprzestrzennych,
- ułożenie i montaż sieci,
- zasypanie i zagęszczenie zasypki,
- wypłatanie terenu i obsiewanie trawą.

Droga przeznaczona będzie dla pojazdów samochodowych bez ograniczania ich dostępności do drogi, przy czym ze względu na bezpieczeństwo i emisję hałasu, zostanie ograniczona prędkość w obrębie terenu zabudowanego w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

Sposób wykonania będzie zależny od wykonawcy prac, wyłonionego w przetargu publicznym, przy czym – jak wspomina się w dalszej części niniejszej Karty – konieczne będzie zastosowanie nawierzchni porowatej.

5. WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Z uwagi na to, że omawiana inwestycja dotyczy budowy drogi po istniejącym śladzie, nie są rozważane warianty lokalizacyjne.

Wariantowanie przedsięwzięcia należy rozważać na poziomie technicznych rozwiązań szczegółowych projektu:

- rodzaj nawierzchni (tradycyjne mieszanki mineralno-bitumiczne lub tak zwany „cichy asfalt”),
- w miejscowości Mochy od terenu byłej mleczarni do wysokości szkoły przekrój poprzeczny uliczny lub półuliczny z zachowaniem szerokości istniejącej wraz z chodnikiem (po stronie wschodniej, zachodniej lub obustronny),
- utrzymanie lub likwidacja zjazdów bezpośrednich.

Różnice pomiędzy poszczególnymi wersjami szczegółowych rozwiązań technicznych nie mają praktycznego znaczenia dla oddziaływania inwestycji na środowisko, dlatego jedynymi kryteriami ich wyboru będą względy techniczne – funkcjonalne oraz bezpieczeństwa i organizacja ruchu.

Z uwagi na obecność w rejonie inwestycji Obszarów Specjalnej Ochrony Płaków Natura 2000 (Wielki Łęg Obrzański i Pojezierze Sławskie) organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach może ograniczyć terminu realizacji inwestycji, co spowoduje konieczność opracowania wariantu organizacyjnego, uwzględniającego zapisy w tej decyzji. Najlepszym terminem wycinki drzew jest okres od początku sierpnia do końca lutego.

6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.

6.1. Ilość wody i energii

Ilość wykorzystywanej wody oraz energii na etapie realizacji inwestycji zależy od wykonawcy, wyłonionego w przetargu.

Etap eksploatacji drogi nie wymaga wykorzystywania wody oraz energii.

6.2. Ilość wykorzystywanych surowców i materiałów

Ilość surowców i materiałów, jakie będą wykorzystywane na etapie realizacji inwestycji, zależy od sposobu prowadzenia prac budowlanych oraz technologii, co leży wyłączenie w gestii wykonawcy.

Kwestia gospodarki odpadami na etapie realizacji i eksploatacji drogi została szczegółowo omówiona w punkcie 8.4. rozdziału 8.

7. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

7.1. Wody podziemne

Jak wynika z uzyskanych informacji, w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi nie stwierdzono w okolicznych ujęciach wody obecności zanieczyszczeń, których pojawienie się można byłoby wiązać z eksploatacją drogi nr 305 i mostu, zbudowanego w jej ciągu. Część ujęć wody posiada strefy ochrony pośredniej, nie obejmujące jednak pasa drogowego, również w pobliżu ocenianego mostu. Pozostałe ujęcia mają jedynie strefy ochrony bezpośredniej. Jest to praktycznie jednoznaczne ze stwierdzeniem braku zagrożenia dla wód podziemnych.

Analiza warunków hydrogeologicznych w otoczeniu omawianej inwestycji pozwala na stwierdzenie, że zagrożenie dla wód podziemnych jest minimalne. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego szczególną wagę należy zwrócić na zorganizowanie bazy budowy, placu budowy oraz na stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji inwestycji.

7.2. Wody powierzchniowe

7.2.1. Sytuacja hydrologiczna otoczenia inwestycji

Obszar inwestycji położony jest w zasięgu dorzecza Odry. Odwodnienie terenu odbywa się dzięki licznym kanałom i rowom, które zbierają wody powierzchniowe i odprowadzają je do Warty. Na opisywanym terenie znajduje się ponad to gęsta sieć rowów melioracyjnych nie posiadających ujścia. Istotnym elementem sieci hydrograficznej tego obszaru jest łańcuch Jezior Przemęckich i Jezior Pojezierza Sławskiego.

Omawiany odcinek drogi w kilku miejscach przecinają lokalne ciek: wypływający z Jeziora Wieleńskiego Kanał Kaszczorski, odwadniający Jezioro Trzytoniowe Ciek Białogórski, przepływający przez wieś Wijewo ciek bez nazwy oraz kanał z licznymi odnogami w pobliżu wsi Radomyśl.

Na południowy zachód od mostu nad Południowym Kanałem Obry znajduje się Jezioro Mochyńskie, które w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji jest silnie zarośnięte i stanowi teren podmokły z wodą pojawiającą się na powierzchni terenu w okresach wysokich stanów wód. Przez ten teren Jezioro utrzymuje kontakt hydrologiczny z Południowym Kanałem Obry. Po wschodniej stronie drogi, na odcinku od Wieleńa Zaobrząńskiego w kierunku południowym, położone jest Jezioro Wieleńskie (Trzytoniowe), oddzielone od drogi szerokim pasem zadrzewień, terenów otwartych i zabudową rekreacyjno-leśniskową.

Na terenie wsi Wijewo znajduje się niewielki zbiornik wodny zlokalizowany po zachodniej stronie drogi, stanowiący odbiornik kanalizacji deszczowej z rejonu wsi.

7.2.2. Stężenie zanieczyszczeń w ściekach drogowych

Prognostowane stężenia zawiesiny ogólnej na omawianym odcinku drogi wojewódzkiej nr 305 obliczono na podstawie metodyki, określonej w Zarządzeniu nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 października 2006 r. oraz „Wytocznych prognozowania stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów w ściekach z dróg krajowych”, stanowiącymi załącznik do ww. Zarządzenia.

Do obliczeń wykorzystano wzór:

$$S_{zo} = 0,718 * Q_{0,529} [g/m^3],$$

gdzie:

S_{zo} – stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg krajowych $[g/m^3]$
 Q – dobowe natężenie ruchu (\$DR)

Wyniki obliczeń przedstawiono w zamieszczonej poniżej Tabeli nr 7.A.

Tabela nr 7.A. Stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach deszczowych nieoczyszczonych na ocenianym odcinku drogi wojewódzkiej nr 305

Stężenie zawiesiny ogólnej $[g/m^3]$	Prognoza ruchu	
	natężenie ruchu $[poj./d]$	rok
54	3487	2010
63	4709	2020

Jak wynika z powyższych obliczeń, wszystkie wartości mieszczą się w dopuszczalnych normach stężeń zawiesiny ogólnej, wynoszącej $100 g/m^3$.

Badania stężeń węglowodorów ropopochodnych w ściekach opadowo- roztopowych, wykonane na sieci dróg krajowych w roku 2005 w Wielkopolsce wykazały, że stężenia te w ściekach nieoczyszczonych są co najmniej 40 razy niższe od wartości stężeń dopuszczalnych w ściekach oczyszczonych. W tej sytuacji można również przyjąć, że przebudowywany w ramach inwestycji system odprowadzenia wód deszczowych z jezdni nie wymaga rozbudowy o dodatkowe urządzenia oczyszczające, tym bardziej, że z wizji oraz z uzyskanych informacji wynika, że w otoczeniu ocenianego odcinka drogi nie stwierdzono w wodach powierzchniowych obecności zanieczyszczeń, których pojawienie się można byłoby wiązać z eksploatacją drogi.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku (patrz rozdział 1, punkt 1.2.1., litera j), w efekcie oczyszczania i separacji olejów, substancji ropopochodnych oraz piasków, zanieczyszczenia zawarte w ściekach deszczowych odprowadzanych do wód powierzchniowych lub gruntu, powinny zostać zredukowane do

następujących parametrów:

- S zawiesiny ogólnej: 100 g/m³
- S węglowodorów ropopochodnych: 15 g/m³.

Tabela nr 7.B. Stężenie zawiesiny ogólnej na ocenianym odcinku drogi wojewódzkiej nr 305

Prognoza ruchu		Stężenie zawiesiny ogólnej [g/m ³]	
rok	natężenie ruchu [poj./d]	na nawierzchni jezdni	po filtracji w rowach trawiających
2010	3487	54	16
2020	4709	63	19

*zgodnie z powołanymi danymi literaturowymi skuteczność oczyszczania ścieków deszczowych z zawiesiny w rowach trawiających wynosi 70÷90%; w obliczeniach powyżej przyjęto skuteczność minimalną, czyli 70%

Jak wynika z powyższych obliczeń, filtracja wód opadowych – roztopowych w rowach trawiających dodatkowo zredukuje wielkości stężenia zawiesiny ogólnej. Będą się one kształtowały na poziomie około 16 g/m³ w roku 2010 i 19 g/m³ w 2020 roku.

7.2.3. Rozwiązania techniczne systemu odwodnienia

Odprowadzanie ścieków deszczowych do odbiorników za pośrednictwem rowów odwadniających, biegnących równolegle do drogi nie będzie stanowiło zagrożenia dla stanu wód powierzchniowych, gdyż dani wysięcielać rowy zatrzymuje około 70÷90% zanieczyszczeń mechanicznych (głównie zawiesiny i piasku), a jak wynika z prognozowanych danych, stężenia zawiesiny po przejściu przez rowy nie przekroczy wartości 19 g/m³ w 2020 roku.

Skuteczność zatrzymywania zanieczyszczeń przez rowy trawiste w odniesieniu do substancji ropopochodnych wynosi 20 ÷ 90%.

Na omawianym odcinku drogi przewiduje się:

- zachowanie odwodnienia na obszarach niezabudowanych poprzez istniejące rowy drogowe lub w teren – do istniejących cieków; istniejące rowy drogowe zostaną uporządkowane poprzez regulację ich spadków podłużnych, usunięcie z nich krzewów oraz drzew oraz przeniesienie poza ich obszar istniejących skupów energetycznych i telekomunikacyjnych;
- na terenach zabudowanych odwodnienie trasy przez istniejącą i projektowaną kanalizację deszczową;
- przedłużenie części przelotowych niektórych istniejących przepustów lub wykonanie

całkowicie nowych przepustów ze ściankami czołowymi.
Proponuje się następujący sposób zrzutu wód opadowych z kanalizacji deszczowej:

- miejscowość Kaszczor:
 - przez istniejące kanały deszczowe kd 300 do Obry Leniwki (ewentualna modernizacja kanałów);
- miejscowość Wieleń Zaobrzański:
 - przez projektowane kanały deszczowe do Kanału Kaszczorskiego w rejonie mostu;
- miejscowość Wilewo:
 - przez istniejący kanał deszczowy kd 600 do istniejącego stawu gminnego (ewentualna modernizacja kanału).

Jak pokazują wspomniane w poprzednim punkcie wyniki badań na sieci dróg krajowych, przekroczenie dopuszczalnych wartości węglowodorów ropopochodnych już w ściekach surowych jest praktycznie nierealne, zatem lokalizacja separatorów dla planowanej inwestycji jest bezcelowa.

Szczegóły rozwiązań będą przedstawione na etapie projektu budowlanego.

Na wykonanie kompleksowego odwodnienia całej trasy po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie wydane pozwolenie wodnoprawne.

7.3. Ochrona akustyczna

7.3.1. Uciążliwość akustyczna drogi w świetle obowiązujących przepisów

Ocenę klimatu akustycznego analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 305 dokonano w oparciu o zasięgi oddziaływania hałasu komunikacyjnego.

Dla terenów z zabudową mieszkaniową – usługową oraz zagrodową przyjmuje się wartości kryterialne w wysokości 60 dB(A) dla 16 godzin pory dziennej (6.00 – 22.00) oraz 50 dB(A) dla 8 godzin pory nocnej (22.00 – 6.00). Dla tych wartości obliczono zasięgi oddziaływania hałasu dla pory dziennej i nocnej.

Wyznaczone zasięgi oddziaływania akustycznego omawianego odcinka drogi wskazują, że powoduje ona przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Poziom równoważny hałasu na najbliższych elewacjach budynków mieszkalnych, usytuowanych w odległości 4 m od krawędzi jezdni dla prognozy ruchu w roku 2020 w porze nocnej wyniesie 57,6 dB(A).

7.3.2. Dane wyjściowe do obliczeń

- Dla odcinka przedmiotowej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:
 - predkość (przyjęta dla potrzeb określenia uciążliwości):

- szerokość jezdnii 6 ÷ 7 m
- 80 km/godz. – obszar niezabudowany
- 60 km/godz. – obszar zabudowany – noc
- 50 km/godz. – obszar zabudowany – dzień
- 50 km/godz. – obszar zabudowany – noc

Natężenie ruchu pojazdów w ciągu doby przedstawiono w Tabeli nr 7.C i 7.D.

Tabela nr 7.C. Struktura rodzajowa ruchu średniodobowego

Lp.	Rodzaj pojazdów				Ilość pojazdów [poj./dobę]	
					rok 2010	rok 2020
	poj./dobę		%		poj./dobę	%
1.	Samochody osobowe i dostawcze		3057		87,7	4 190
2.	Samochody ciężarowe bez przyczep		140		4,0	171
3.	Samochody ciężarowe z przyczepami		190		5,5	256
4.	Autobusy, motocykle ciągniki		100		2,8	93
5.	Razem		3 487		100,0	4 709
						100,0

Tabela nr 7.D. Prognoza godzinowego natężenia ruchu pojazdów

		rok 2010		rok 2020	
		pora dzienna	pora nocna	pora dzienna	pora nocna
Całkowite natężenie ruchu [poj./h]		207	22	280	30
Udział pojazdów ciężkich [%]		12,4		11,0	

Parametry ruchu analizowanej drogi określono dla normowych odcinków czasu pory dziennej i nocnej, uwzględniając podział na pojazdy lekkie i ciężkie, według którego wykonano obliczenia wartości poziomu równoważonego hałasu dla pory dziennej i nocnej. Przyjęto przy tym podaną poniżej zasadę podziału dobowego natężenia ruchu:

- podczas 16-tu godzin pory dziennej przejeżdża 95 % pojazdów, które będą się poruszały po analizowanej drodze w ciągu doby,

- podczas 8 godzin porzy nocnej przejeżdża 5% pojazdów, które będą się poruszały po analizowanej drodze w ciągu doby.
- Zasięgi oddziaływania akustycznego określono dla różnych rozwiązań organizacyjnych (ograniczenie prędkości) oraz technicznych (zastosowanie nawierzchni porowatej).

7.3.3. Wyniki obliczeń

Przeprowadzając obliczenia programem komputerowym "H_DROG w 4.0", wyznaczono zasięgi stref oddziaływania hałasu komunikacyjnego dla prognozy ruchu w roku 2010 oraz 2020 w porze dziennej i nocnej.

Zasięg oddziaływania akustycznego przedmiotowego odcinka drogi liczony od osi jezdni wynosi:

I. Prognoza ruchu 2010 rok

A. Obszar niezabudowany: $v = 80 \text{ km/h}$

- 32 m dla porzy dziennej,

- 34 m dla porzy nocnej.

B. Obszar zabudowany:

- 25 m dla porzy dziennej – $v = 50 \text{ km/h}$,

- 28 m dla porzy nocnej – $v = 60 \text{ km/h}$,

- 26 m dla porzy nocnej – $v = 50 \text{ km/h}$ (ograniczenie prędkości).

II. Prognoza ruchu 2020 rok bez zabezpieczeń (cichego asfaltu)

A. Obszar niezabudowany: $v = 80 \text{ km/h}$

- 38 m dla porzy dziennej,

- 40 m dla porzy nocnej.

B. Obszar zabudowany:

- 27 m dla porzy dziennej – $v = 50 \text{ km/h}$,

- 32 m dla porzy nocnej – $v = 60 \text{ km/h}$,

- 28 m dla porzy nocnej – $v = 50 \text{ km/h}$ (ograniczenie prędkości).

7.3.4. Rozwiązania organizacyjne oraz techniczne ograniczające emisję hałasu do środowiska

W przypadku występowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, na granicy terenów wymagających ochrony akustycznej w pierwszej kolejności należy dążyć do wykorzystania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych ograniczających emisję hałasu do środowiska.

Najprostszym działaniem o charakterze organizacyjnym jest ograniczenie prędkości ruchu pojazdów. Tereny chronione akustycznie, występujące wzdłuż analizowanego odcinka drogi generalnie można zaliczyć do obszarów zabudowanych, na których obowiązują ograniczenia prędkości wynikające z przepisów o ruchu drogowym, jednakże w porze nocnej przepisy kodeksu drogowego dopuszczają prędkość 60 km/h. W związku z powyższym zaleca się ograniczenie prędkości pojazdów w ciągu całej doby do 50 km/h, co zmniejszy emisję hałasu o około 1 dB(A). Tym samym zasięg oddziaływania akustycznego drogi zmniejszy się do 28 m w porze nocnej. Wartość poziomu równoważnego hałasu na elewacji najbliższych budynków mieszkalnych wyniesie 56,6 dB(A).

Rozwiązaniem technicznym jest stosowanie nawierzchni o obniżonej emisyjności hałasu. Tego rodzaju nawierzchnia zmniejsza emisję hałasu od 3 do 8 dB (A). Oznacza to, że na elewacji najbliższych budynków przekroczenie poziomu dopuszczalnego zmniejszy się o taką wartość. W przypadku analizowanej drogi zastosowanie tak zwanej „cichej nawierzchni” o skuteczności 7 dB (A) lub więcej, może spowodować ograniczenie zasięgu oddziaływania akustycznego drogi do 7 m licząc od osi jezdni, czyli około 4 m od krawędzi jezdni. Wartość poziomu równoważnego hałasu na elewacji najbliższych budynków mieszkalnych w tej sytuacji nie przekroczy wartości dopuszczalnych i wyniesie 49,6 dB (A).

7.4. Ochrona powietrza

Przeprowadzona analiza obliczeń (przedstawiona w rozdziale 8) wykazała, że dla prognozowanego natężenia ruchu, zarówno w roku 2010, jak i w roku 2020, maksymalne wartości stężeń jednogodzinnych i średniorocznych dwutlenku azotu (najbardziej uciążliwego z emitowanych zanieczyszczeń) na analizowanym odcinku drogi nie przekroczą obowiązujących wartości odniesienia już na powierzchni jezdni. Maksymalne wartości tych stężeń (będące wynikiem emisji zanieczyszczeń z poruszających się pojazdów) występujące na obszarze jezdni wyniosą:

- w roku 2010:
 $SI = 87 \mu\text{g}/\text{m}^3$, to jest około 43,5 % wartości odniesienia $DI = 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 $SA = 6,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, to jest około 15,25 % wartości odniesienia $DA = 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- w roku 2020:
 $SI = 103,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, to jest około 51,65 % wartości odniesienia $DI = 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 $SA = 7,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$, to jest około 17,5 % wartości odniesienia $DA = 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Analiza natężenia ruchu oraz warunków terenowych pozwala na stwierdzenie, że inwestycja nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm, dotyczących zanieczyszczenia powietrza, w związku z czym nie będą stosowane środki ochrony powietrza.

7.5. Ochrona biosfery

Planowana inwestycja będzie wiązała się z wycinką drzew i krzewów kolidujących z pracami, jakie są konieczne do przeprowadzenia w ramach planowanej inwestycji. Dotyczy to szczególnie roślinności znajdującej się w rowach przydrożnych, które zostaną w ramach inwestycji uporządkowane.

W rejonie mostu na Potudniowym Kanale Obrzy, szczególnie na podłożu podmokłym bezpośrednio przy korycie cieku, rośnie bardzo dużo drzew i krzewów. Na poboczach dróg są to przede wszystkim: lipa drobnolistna, jesion wyniosły, kasztanowiec biały. Tereny podmokłe, charakteryzujące się płytko zalegającymi wodami podziemnymi, porośnięte są przez olsze czarne, wierzby białe, bez czarny i bez lilak. W podmokłym obniżeniu terenu drzewa i krzewy tworzą bardzo gęstą, bujną połąć roślinną. Prowadzona inwestycja będzie wiązała się z koniecznością wyznaczenia tymczasowego objazdu po moście poprowadzonym po zachodniej stronie istniejącego obiektu. To przedsięwzięcie będzie powodować wpływ na obszary zadrzewione, zlokalizowane na trasie tymczasowego przejazdu przez Kanał Obrzy. W związku z tym nieunikniona będzie wycinka powierzchniowa na około 200-300 m². Gatunki drzew, które będą przeznaczane do wycinki to głównie: olcha czarna, jesion wyniosły, głóg bezszypkowy, bez czarny, bez lilak, lipa oraz powierzchniowo krzewów. Po oddaniu drogi do eksploatacji należy spodziewać się samoisłonego zasiedlenia obszarów po wycince przez ekspansywne gatunki drzew (przede wszystkim olsza czarna) z terenów przyległych. Pożądane byłoby też wykonanie przez Inwestora niewielkiej ilości nasadzeń wzduż drogi, z zachowaniem odległości od krawędzi jezdni bezpiecznej dla ruchu. Przed oddaniem obiektu do eksploatacji konieczne może okazać się też przeprowadzenie prac porządkowych, wiążących się z wycinką zieleni niskiej.

W związku z tym, że inwestycja prowadzona będzie zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązków uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych (art. 21 w cyt. ustawy).

Prowadzenie prac budowlanych w pobliżu drzew nie przewidzianych do wycinki wymaga wcześniejszego zabezpieczenia pni drzew i ostrożnego prowadzenia wykopów w obrębie ich systemu korzeniowego. Przyjmuje się, że znacząca część systemu korzeniowego znajduje się w obrębie rzutu korony drzewa na powierzchni terenu.

7.6. Ochrona powierzchni ziemi

W ramach inwestycji będą prowadzone prace ziemne, obejmujące również wykopy, w związku z czym należy zachować szczególną ostrożność, gdyż wybranie utworów powierzchniowych, a w tym gleby, stanowiącej naturalny kompleks sorpcyjny, spowoduje skrócenie drogi, czyli także czasu migracji ewentualnych zanieczyszczeń w głąb gruntu i dalej do wód podziemnych.

Niedopuszczalne jest używanie do prac budowlanych niesprawnych, czy uszkodzonych maszyn i urządzeń.

7.7. Monitoring środowiska

Zgodnie z § 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392) po oddaniu drogi do eksploatacji Inwestor zobowiązany jest do wykonywania okresowych pomiarów hałasu w środowisku co 5 lat w ramach generalnego pomiaru ruchu. Ze względu na fakt, że droga nr 305 istnieje, do monitoringu hałasu może być wykorzystany punkt, w którym będzie wykonywany wspomniany generalny pomiar ruchu, niekoniecznie w obrębie ocenianego odcinka.

7.8. Analiza porównawcza

Zgodnie z art. 82 ust.1 p. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przedstawienia analizy porównawczej, określając jej zakres i termin przedstawienia.

8. RODZAJE I PRZEWIDYWANE IŁOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

8.1. Ilość wody i ścieków komunalnych

Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych technologicznych jest kwestią organizacji placu budowy i zależy od wykonawcy robót. Na obecnym etapie można jedynie zakładać, że gospodarka wodno-ściekowa będzie odbywała się w oparciu o zamknięte systemy obiegu wody i ścieków.

8.2. Oddziaływanie akustyczne

W związku ze spodziewanymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu w obrębie terenów chronionych, zaproponowano omówione w punkcie 7.3.4. rozwiązania organizacyjne i techniczne, ograniczające emisję hałasu. Rozwiązania te pozwolą na zachowanie wymaganych standardów akustycznych w odniesieniu do istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

Zasiegi ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przy zastosowaniu ograniczeń prędkości w ciągu całej doby do 50 km/h oraz nawierzchni porowatej w obrębie terenów zabudowanych dla prognozy ruchu w roku 2020 wyniosą:

- 6 m dla pory dziennej – $v = 50$ km/h,
- 11 m dla pory nocnej – $v = 60$ km/h,
- 7 m dla pory nocnej – $v = 50$ km.

Prowadzona inwestycja ma na celu poprawę stanu technicznego drogi, jak również bezpieczeństwa ruchu. Zniszczona nawierzchnia drogi (spęknięcia, koleiny itp.) na pewno jest źródłem dodatkowego hałasu, którego w sposób obliczeniowy nie można oszacować. Można jednak spodziewać się, że naprawa zniszczonej nawierzchni dodatkowo obniży poziom hałasu emitowanego przez przejeżdżające pojazdy.

8.3. Emisja zanieczyszczonych powietrza

8.3.1. Charakterystyka ruchu pojazdów

8.3.1.1. Podstawy przyjętej metodyki obliczeń

Ocena wpływu ruchu drogowego na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie dróg spotyka się z wieloma problemami ze względu na specyficzną powstawania i rozprzestrzeniania się substancji szkodliwych. Obecnie stosowane metody, zalecane w „Referencyjnych metodach modelowania poziomów substancji w powietrzu” odnoszą się

do źródeł punktowych ewentualnie, do źródeł liniowych o ustalonej zorganizowanej emisji, które można z pewnym przybliżeniem zastąpić zbiorem źródeł punktowych.

Ruch kołowy charakteryzuje się specyficznymi warunkami, na które składają się :

- pojedyncze źródła emisji, którymi są pojazdy znajdujące się w ruchu,
- emisja zanieczyszczeń, odbywająca się z emitorów (rury wydechowe) umieszczonych na małej wysokości,
- kierunek wydalanania zanieczyszczeń, pokrywający się z kierunkiem ruchu pojazdów,
- zaburzenia w naturalnym rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń, powodowane przez odbywający się ruch pojazdów.

8.3.1.2. Parametry ruchowe drogi wojewódzkiej nr 305

Tabela nr 8.A. Struktura rodzajowa ruchu średniodobowego

Rodzaj pojazdów	Ilość pojazdów rok 2020 [poj./dobę]		2010		2020	
	poj./dobę		%		poj./dobę	
	%		%		%	
Motocykle	35	1,0	35	0,7	80,3	8,7
Pojazdy osobowe	2 732	78,3	3 780	80,3	410	8,7
Pojazdy dostawcze	325	9,3	410	8,7	171	3,6
Pojazdy ciężarowe bez przyczep	140	4,0	171	3,6	256	5,4
Pojazdy ciężarowe z przyczepami	190	5,4	256	5,4	26	0,6
Autobusy	26	0,7	26	0,6	39	1,1
Ciągniki	39	1,1	32	0,7	100,0	100,0
Razem	3 487	100,0	4 710	100,0		

8.3.1.3. Natężenie ruchu w godzinie szczytu na przedmiotowym odcinku drogi

Tabela nr 8.B. Natężenie ruchu

Rok prognozy	Ilość pojazdów [poj./dobę]		2010		2020	
	Natężenie szczytowe		poj./h		poj./dobę	
	Natężenie średniodobowe		poj./h		poj./dobę	
2010	314	3 487	145			
2020	424	4 710	196			

8.3.2. Wielkość emisji zanieczyszczeń

W celu skorystania z możliwości obliczeniowych programu komputerowego „OPERAT-2000” dla Windows, dokonano przeliczeń emisji z potoku poruszających się pojazdów i zastąpiono ją emisją z zastępczych źródeł punktowych.

W celu wykonania obliczeń z zakresu przekroczeń stężeń dopuszczalnych, na ocenianym odcinku utworzono liniowe emitory zastępcze (po 1 emitorze na poszczególne

kierunki ruchu), reprezentujące emisję spalin z paliwa spalonego na odcinku drogi długości 100 m na danym kierunku jazdy.

Tabela nr 8.C. Wielkość emisji tlenków azotu na 100-metrowym odcinku drogi

Rok prognozy	Emisja tlenków azotu [g/s], [kg/h] i [Mg/rok]		
	[g/s]	[kg/h]	[Mg/rok]
Rok 2010	0,00563	0,02026	0,08216
Rok 2020	0,00648	0,02331	0,09454

8.3.3. Analiza stężeń maksymalnych pochodzących od ruchu samochodowego

Maksymalne sumaryczne stężenia jednogodzinne zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych obliczono w punktach usytuowanych co metr po obu stronach rozpatrywanej drogi prostopadle do drogi. Ze względu na małą wysokość punktów emisji maksymalne stężenia powstają na poziomie ziemi.

Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim jest dwutlenek azotu, gdyż jego emisja jest największa i jego stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń stężeń dopuszczalnych. Szerokość wyznaczonych obszarów liczona jest od osi jezdni, a całkowita szerokość obszaru przekroczeń liczona jest łącznie z szerokością jezdni. Zestawienie wyznaczonych szerokości zawiera Tabela nr 8.D.

Tabela nr 8.D. Szerokości obszarów przekroczeń stężeń dopuszczalnych

Szerokości obszarów przekroczeń stężeń dopuszczalnych od osi jezdni [m]			
strona zachodnia	strona wschodnia	szerokość całkowita	występowanie przekroczeń stężeń dopuszczalnych poza pasem drogowym
Rok 2010			
0	0	0	nie
Rok 2020			
0	0	0	nie

Przeprowadzona analiza obliczeń wykazała, że dla prognozowanego natężenia ruchu, zarówno w roku 2010, jak i w roku 2020, maksymalne wartości stężeń jednogodzinnych i średniorocznych dwutlenku azotu (najbardziej uciążliwego z emitowanych zanieczyszczeń) na analizowanym odcinku drogi nie przekroczą obowiązujących wartości odniesienia już na powierzchni jezdni.

8.4. Gospodarka odpadami

8.4.1 Etap budowy

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane, związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe, roboty nawierzchniowe, prace pomocnicze.

Podczas prac mogą powstawać między innymi odpady:

- 15 01 01 opakowania z papieru i tektury – około 0,8 Mg
- 15 01 02 opakowania z tworzyw sztucznych – około 0,8 Mg
- 15 01 03 opakowania z drewna – około 6 Mg
- 15 01 04 opakowania z metali – około 6 Mg
- 16 02 13* odpady zużytych urządzeń zawierających niebezpieczne elementy, na przykład lampy sodowe – około 0,2 Mg.
- 17 01 01 odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – około 80 Mg
- 17 01 81 odpady z remontów i przebudowy dróg – około 12000 – 16000 Mg
- 17 02 01 odpady z wycinki drzew – około 2,5 Mg.
- 17 03 02 asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (nie zawierający smoły) – około 1300 Mg
- 17 04 07 mieszanina metali – około 0,6 Mg
- 17 04 11 kable inne niż wymienione w 17 04 10 – około 4 Mg
- 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – około 190 000 – 280 000 Mg
- 17 06 04 materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03 – około 4 Mg
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – około 4 Mg

8.4.2. Faza eksploatacji

Po zakończeniu inwestycji i oddaniu jej do eksploatacji za utrzymanie czystości i porządku odpowiedzialny będzie zarządzający drogi. Eksploatacja trasy będzie powodować powstawanie następujących odpadów:

- 02 01 80* zwierzęta padłe i ubite z konieczności oraz odpadowa tkanka zwierzęca, wykazujące właściwości niebezpieczne – około 1 Mg/rok,
- 20 02 01 odpady ulegające biodegradacji – około 80 Mg/rok,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne (na przykład z ogólnodostępnych pojemników na odpady) – około 6 Mg/rok,
- 20 03 03 odpady z czyszczenia ulic i placów – około 80 Mg/rok.

Podczas prac naprawczych i serwisowych związanych z prawidłowym funkcjonowaniem obiektów towarzyszących powstawać będą również:

- 16 02 13* zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione od 16 02 09 do 16 02 12 (na przykład źródła światła) – około 1 Mg/rok,

Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytworzenia, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona.

Tabela nr 8.E. Sposób postępowania z odpadami

Lp.	Kod	Pochodzenie odpadów	Sposób postępowania
1	02 01 80*	Zwierzęta zabite w kolizjach	Przekazywane do unieszkodliwiania
2	16 02 13*	Wymiana oświetlenia	Przekazywane do odzysku
3	20 02 01	Pozostałości z koszenia traw, przycinka krzewów, drzew itp.	Przekazywane do kompostowania lub unieszkodliwiania
4	20 03 01	Związane z przebywaniem ludzi	Przekazywane do składowania
5	20 03 03	Sprzątanie pasa drogowego	Przekazywane do składowania

*odpady niebezpieczne

8.4.3. Faza likwidacji

Przy ewentualnej likwidacji drogi wojewódzkiej będą powstawać odpady podobne jak na etapie budowy, czyli przede wszystkim odpady gruzu betonowego i asfaltu oraz metale, zużyte urządzenia, materiały izolacyjne, kable itp. W związku z przebywaniem pracowników będą powstawały także odpady komunalne.

9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Z uwagi na to, że omawiana inwestycja przebiega przez teren dwóch gmin – Przemęt (leżącej w powiecie wolsztyńskim) oraz gminy Wilewo (leżącej w powiecie leszczyńskim) nie zaistnieje transgraniczne oddziaływanie inwestycji na środowisko.

10. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE¹ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

10.1. Kollizje z obszarami ustanowionych form ochrony przyrody

W bliskim sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się Przemęcki Park Krajobrazowy, który w całości położony jest wewnątrz ostoi Natura 2000 Pojezierze Sławskie. Omawiany odcinek drogi przebiega przez niewielki fragment terenu Parku, ale założenia trójochrony w Parku Krajobrazowym, czyli ochrona fauny, flory oraz ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego w związku z planowaną inwestycją, nie zostaną zaburzone.

Nie stwierdzono również miejsc rozrodu gatunków objętych ochroną strefową na podstawie ustawy o ochronie przyrody i rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie gatunków dziko żyjących zwierząt objętych ochroną.

Obszary Natura 2000 zostały omówione w odrębnym punkcie.

10.2. Wpływ inwestycji na tereny leśne

Planowana inwestycja w niektórych odcinkach swojego przebiegu przechodzi przez tereny leśne, nie zakłada się jednak wycinki drzew z tych obszarów.

10.3. Wpływ inwestycji na uprawy rolne

Planowana inwestycja na ocenianym odcinku drogi wojewódzkiej nr 305 będzie wiązała się z niewielkim zajęciem terenów użytkowanych rolniczo.

10.4. Wpływ inwestycji na głębę i powierzchnię ziemi

W trakcie prowadzenia prac budowlanych w nieznacznym stopniu zniszczona zostanie warstwa gleby. Ubutki te będą znikome z uwagi na to, że zdecydowana większość prac odbywać się będzie w istniejącym pasie drogowym. Zdjęta warstwa glebowo-próchniczna zostanie wykorzystana przy późniejszych pracach ziemnych.

10.5. Wpływ inwestycji na obszary zieleni

Planowana inwestycja nie będzie wiązać się z istotnym wpływem na obszary zadzielone. W toku prac budowlanych konieczna będzie lokalna wycinka drzew i krzewów, ale będzie to dotyczyło głównie tych roślin, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu lub w bezpośredni sposób obniżają drożność odwadniających rowów przydrożnych. Szczegóły

¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

dotyczące działań chroniących roślinność w rejonie inwestycji zostały opisane w punkcie 7.5 rozdziału 7.

10.6. Wpływ inwestycji na świat zwierzęcy

Droga i ruch samochodowy stanowią bezpośrednie zagrożenie zarówno dla większych, jak i mniejszych zwierząt. Ruch pojazdów może być przyczyną płoszenia i zabijania zwierząt w kolizji z pojazdami.

Obszary leśne stanowią miejsce bytowania zwierząt, natomiast rozległe agrocenozy to miejsce ich żerowania. Migracje zwierząt pomiędzy tymi terenami i wymagające pokonania drogi wojewódzkiej mogą doprowadzić do sytuacji zagrożenia ich życia.

W ramach przebudowy mostu na Południowym Kanale Obrzy przewiduje się pozostawienie pasów suchego terenu o szerokości 4,10 m pod obiektem po obu stronach rzeki, co umożliwi migracje zwierząt. Światło mostu wyniesie 19,20 m, a minimalna wysokość pod obiektem – 2,15 m.

Z roślinnością terenów uprawnych związane są gatunki zwierząt typowe dla środowisk pól, ogrodów oraz związane z obecnością człowieka. Do grupy tej należą głównie ptaki. Samo przeprowadzenie inwestycji jako takiej nie powinno stanowić zagrożenia dla tej grupy zwierząt. Jedynie prowadzenie prac budowlanych może stanowić okresowy czynnik płoszący. Z punktu widzenia wymagań ornitofauny po wykonaniu inwestycji požądane byłoby wprowadzenie nasadzeń zieleni w formie drzew i zakrzewień, co pozwoliłoby na zachowanie, a nawet wzbogacenie dotychczasowych warunków życia ptaków.

Droga wojewódzka nr 305 w obecnym przebiegu istnieje na tym terenie od wielu lat, w związku z czym zwierzęta zdążyły się przyzwyczaić do ruchu samochodów w tym rejonie. Zmiany jakie powstaną po realizacji inwestycji nie wpłyną na świat zwierzęcy, natomiast sam etap prowadzenia prac remontowych prowadzonych w sąsiedztwie terenów leśnych może być czynnikiem płoszącym.

10.7. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowe

Planowana inwestycja nie wpłynie na zmiany w krajobrazie, ponieważ nie zmieni się przebieg drogi (prowadzona będzie po istniejącym śladzie) i nie zostaną wprowadzone nowe obiekty budowlane. Poprawi się natomiast estetyka samej drogi i jej bezpośrednie otoczenie.

10.8. Wpływ inwestycji na obszary Natura 2000

10.8.1. Informacje ogólne

W rejonie inwestycji znajdują się dwie ostoje Natura 2000:

- Pojezierze Sławskie PLB 300011
- Wielki Łęg Obrzański PLB 300004
- Jezioro Brenno PLH 320018

Obie ostoje ptasie wpisane na listę obszarów specjalnej ochrony ptaków usankcjonowanej rozporządzeniem. Wielki Łęg Obrzański (PLB 300004) został powołany na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, a Pojezierze Sławskie (PLB 300011) – na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 września 2007 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Ostoja siedliskowa nie posiada w chwili obecnej umocowania prawnego. Poza tym ostoja ta zlokalizowana jest w odległości około 1 km od ocenianego odcinka drogi, w związku z czym nie rozwijano tego zagadnienia.

10.8.2. Pojezierze Sławskie PLB 300011

Obszar Specjalnej Ochrony – Pojezierze Sławskie swoim zasięgiem obejmuje województwa wielkopolskie i lubuskie. Z najistotniejszych walorów przyrodniczych tego obszaru należy podkreślić występowanie co najmniej 21 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 19 typów siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej (w tym 5 o znaczeniu priorytetowym).

Droga wojewódzka nr 305 jest istniejącym szlakiem komunikacyjnym, a planowana inwestycja nie będzie wiązać się ze zmianą jej przebiegu. Najbliższe sąsiedztwo drogi stanowią tereny zabudowane wsi położonych wzdłuż jej przebiegu, obszary leśne, pola uprawne oraz tereny przeznaczone pod aktywizację gospodarczą i zabudowę wypoczynkowo-rekreacyjną.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono miejsc gniazdowania ptaków, a ich potencjalne obszary zerowiskowe nie są położone bezpośrednio przy omawianej inwestycji. Obszary sąsiadujące z drogą z uwagi na wzmożony ruch samochodów i hałas nie spełniają już w stanie obecnym wymogów siedliskowych (gniazdowych i noclegowiskowych) gatunków zamieszkujących ostoję.

Wszelkie zmiany, w tym ubytki szaty roślinnej mogą nastąpić tylko i wyłącznie w rowach przydrożnych, a z uwagi na półnaturalny charakter siedlisk tam występujących, należy przyjąć, że po zaprzestaniu prac budowlanych, nie zmieniających w znaczący sposób podłoża i warunków wodno-glebowych, nastąpi samoistne odtworzenie roślinności.

Należy zauważyć, że droga wojewódzka nr 305, która w ramach planowanego przedsięwzięcia stała się przedmiotem rozważań, jest obiektem liniowym już istniejącym, a jej przebieg po przeprowadzeniu inwestycji nie ulegnie zmianie. Droga nie wpływa znacząco

na walory przyrodnicze obszary Natura 2000 i w żadnym stopniu nie umniejsza jego wartości, omija bowiem cenne siedliska przyrodnicze oraz miejsca bytowania ptactwa. W związku z planowaną inwestycją nie ulegnie zmianie najbliższe otoczenie drogi. Przebiegu istniejącej drogi nie należy traktować jako elementu burzącego spójność obszaru Natura 2000, gdyż stanowi ona jedną z niewielu istniejących na tym obszarze tras komunikacyjnych koniecznych dla prawidłowego funkcjonowania gmin.

Na etapie postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (wspomnianej w rozdziale 1), Wojewódzki Konserwator Przyrody w Poznaniu (wydający wówczas opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszary Natura 2000) stwierdził, że „nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi w granicach istniejącego i eksploатовanego pasa drogowego mogła znacząco oddziaływać na siedliska i gatunki ptaków”. Dodatkowo stwierdzono, że „najbliższe otoczenie drogi nie jest miejscem potencjalnego gniazdowania i zerowania ptaków. Nie przewiduje się również, aby krótkotrwały wzrost natężenia hałasu w trakcie prowadzonych robót budowlanych mógł negatywnie wpłynąć na populację ptaków występujących na obszarze Natura 2000 Pojezierze Sławskie”.

10.8.3. Wielki Łęg Obrzański PLB 300004

Wielki Łęg Obrzański stanowi istotną ostoję ptasią o randze europejskiej. Występuje tu co najmniej 17 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, w tym 7 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie legowym obszar zasiedla kulk wielki - około 4% populacji krajowej oraz co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: błotniak zbożowy, kania czarna i kania ruda; w stosunkowo wysokiej liczności występują też bocian biały oraz pusztuka (około 1% populacji krajowej).

Na terenie ostoj miejscami znajdują się bardzo dobre zachowane łęgi jesionowo-oliszowe, starodrzewia z licznymi pomnikowymi okazami jesionów i dębów szypułkowych oraz rozległe polaacie łąk, zarówno ekstensywnie użytkowane, jak i zarastające. Jest to jeden z największych tego typu kompleksów w Wielkopolsce.

Bezpośrednie sąsiedztwo drogi i mostu na Potudniowym Kanale Obrzy od strony wschodniej stanowią teren silnie pocięte siecią kanałów i rowów. Nie są one użytkowane rolniczo i mogą stanowić potencjalne obszary zerowiskowe gatunków ptaków zamieszkujących ostoję. Ptaki tych obszarów to głównie gatunki preferujące tereny otwarte, bardzo często związane z obecnością człowieka. Traktują one obszary podmokłe i torowiskowe jako zerowiska, a nie jako miejsca gniazdowania.

Działania inwestycyjne w rejonie ostoi nie będą wiązały się ani ze zmianą lokalizacji obiektu, ani przebiegu drogi, a tym samym inwestycja ta nie będzie powodować modyfikacji stosunków przestrzennych pomiędzy obszarami cennymi przyrodniczo (Natura 2000), a omawianą inwestycją.

Znaczące zagrożenie dla tego obszaru, a tym samym zamieszkującego go ptactwa, może stanowić intensywne osuszanie terenów podmokłych, likwidacja oczek wodnych i bagien, wycinka zadrzewień śródpolnych i pomniejszanie terenów leśnych. Tego rodzaju działania nie wchodzi jednak w zakres działań związanych z przeprowadzeniem oceny inwestycji, a zatem nie pojawi się w tej sytuacji niebezpieczeństwo dla tych terenów i jego dzikich mieszkańców. Szereg działań, zagrażających poszczególnym gatunkom ściśle dotyczy działalności rolniczej na terenach łąkowych i przekształcaniem ich w pola uprawne, a żadne z wymienionych działań nie wiąże się z realizacją przedsięwzięcia, będącą przedmiotem niniejszej Karty.

W związku z przebudową istniejącego obiektu mostowego na Półudniowym Kanale Obrzy pojawi się konieczność wyznaczenia przejazdu przez ciek po moście tymczasowym. Warunki terenowe po obu stronach mostu są bardzo podobne i wyznaczenie przejazdu na okres prowadzenia prac na starym moście mogłoby nastąpić z dowolnej strony. Z uwagi jednak na graniczenie drogi i mostu z obszarem Natura 2000, jedynym słusznym rozwiązaniem nie kolidującym z terenami ostoi, jest przeprowadzenie przejazdu po zachodniej stronie. Działanie to należy uznać za minimalizację wpływu inwestycji na obszar Natura 2000.

Należy przypomnieć, że przebudowa mostu, związana z jego rozbiorą, budową przeprawy tymczasowej, budowy nowego mostu docelowego i rozbiorą przeprawy tymczasowej, uzyskana wspomnianą wcześniejszą decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniającą położenie tego mostu na granicy Wielkiego Łęgu Obrzańskiego.

10.8.4 Podsumowanie

W trakcie prowadzenia prac nastąpi wzmożony ruch samochodów ciężarowych i maszyn budowlanych, co może spowodować wzrost natężenia hałasu. Prace te będą działaniami krótkotrwałymi, a oddanie drogi do eksploatacji nie spowoduje utrzymania zwiększonego natężenia hałasu, tylko zachowanie warunków akustycznych zbliżonych do obecnych, a nawet polepszonych w związku z poprawą nawierzchni.

Siedliska roślinne, stanowiące również przedmiot ochrony omawianych obszarów Natura 2000, zajmują niewielkie powierzchnie w stosunku do całkowitego arealu tej ostoi. W ramach planowanej inwestycji nie zakłada się wycinki zieleni (poza uporządkowaniem

rowów przydrożnych) z terenu leżącego w granicach ostoi (dotyczy Pojezierza Sławskiego), w związku z czym przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na te siedliska. W ramach przebudowy mostu konieczna będzie wycinka powierzchniowa zieleni, ale nie będzie ona prowadzona po stronie wschodniej, czyli już w granicach obszaru Natura 2000, a jedynie po stronie zachodniej, gdzie wyznaczony zostanie przejazd tymczasowy.

Należy wyraźnie podkreślić, że wyznaczenie (określenie) zasięgu obszaru Natura 2000 nastąpiło po wieloletniej eksploatacji drogi wojewódzkiej nr 305. Świadczy to jednocześnie o tym, że droga ta nie obniża walorów przyrodniczych obszarów, które spowodowały wyłączenie ich do ogólnoeuropejskiej sieci Natura 2000.

Wszelka działalność człowieka związana z siecią transportową została wymieniona w Standardowym Formularzu Danych tej ostoi jako czynnik o średnim natężeniu i o obojętnym wpływie na obszary chronione.

Z uwagi jednak na przebieg drogi przez obszar cenny przyrodniczo (o randze europejskiej), na którym występują cenne gatunki ptaków, mimo braku bezpośredniego wpływu inwestycji na tereny bytowania tych ptaków, w ramach prowadzonej inwestycji należy zastosować wszelkie możliwe środki, łagodzące ewentualny negatywny wpływ na te miejsca. Przykładem takich działań może być ustalenie terminu prac budowlanych poza okresem lęgowym ptaków, co pozwoli na wyeliminowanie czynników, które mogłyby je niepokoić lub płoszyć. Najlepszym terminem wycinki drzew jest okres od początku sierpnia do końca lutego, przy czym należy zaznaczyć, że najbardziej – z punktu widzenia ochrony ptaków – wybrać okres bezlistny, czyli od końca października.

II. PODSUMOWANIE

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 nie zmieni w istotny jej sposobu oddziaływania na środowisko. Prace budowlane, polegające między innymi na remoncie zniszczonej nawierzchni, poprawią płynność ruchu, a tym samym nie pogorszą bezpośredniego wpływu drogi na środowisko, lecz go polepszą – zwłaszcza w odniesieniu do warunków ochrony przed hałasem.

Eventualna wycinka drzew i krzewów z przydrożnych rowów nie wpłynie znacząco na krajobraz otoczenia drogi.

Praktyczny brak wpływu drogi nr 305 na obszary Natura 2000 oraz omówione wcześniej bezpośrednie korzyści wynikające z przeprowadzenia inwestycji, upoważniają autorów niniejszej Karty informacyjnej do postawienia tezy o braku potrzeby sporządzania Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.