

ROZBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 12 ŁĘKNICA – ŻARY –
ŻAGAŃ OD KM 77+656,30 DO KM 86+050,70

RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO
STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Rodzaj

Opracowania: **Projekt budowlany**

Inwestor:

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Zielonej Górze**

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NUMER UPRAWNIENÍ I SPECJALNOŚĆ	DATA	PODPIS
Opracował	mgr inż. Maria Gładysiak	406/82/PW	04/2009	
Opracował	mgr Adrianna Tarka	-	04/2009	
Opracował	mgr Anna Wysoczańska	-	04/2009	

egz. 2

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- 1. Wstęp**
- 2. Charakterystyka elementów środowiska przyrodniczego**
- 3. Opis istniejących w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami**
- 4. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko**
 - 4.1. Wpływ na obszary chronione**
 - 4.2. Wpływ na powietrze atmosferyczne**
 - 4.3. Wpływ na wody podziemne i powierzchniowe**
 - 4.4. Wpływ na wody gruntowe i powierzchniowe – faza eksploatacji**
 - 4.5. Ochrona przed hałasem**
 - 4.6. Ewentualne nadzwyczajne zagrożenia środowiska**
 - 4.7. Ochrona dóbr kultury**
 - 4.8. Gospodarka odpadami**
- 5. Obszar ograniczonego użytkowania**
- 6. Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem.**
- 7. Propozycja monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie budowy i eksploatacji**
- 8. Analiza porealizacyjna**
- 9. Trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport**

1. Wstęp

Przedmiotem „Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko” jest planowana rozbudowa drogi krajowej nr 12 Łęknica – Żary – Żagań od km 77+656,30 do km 86+050,70.

Niniejsze opracowanie stanowi załącznik do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zgodnie z zapisami w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U.2008 Nr 199 poz. 1227).

Projektowany do rozbudowy odcinek drogi krajowej nr 12 położony jest na terenie gminy Szprotawa, w powiecie żagańskim, w województwie lubuskim.

Cały przedmiotowy odcinek drogi krajowej nr 12 przebiega przez tereny leśne. W połowie jego długości przebiega przez miejscowość Szprotawka. Na całym odcinku, objętym planowaną inwestycją, występuje przekrój drogowy a istniejąca szerokość jezdni wynosi ca od 6,00m do 6,20m. Odprowadzenie wód opadowych odbywa się do istniejących rowów przydrożnych wymagających oczyszczenia i regulacji.

Ponadto przebudowy wymaga most na rzece Kamienny Potok oraz cztery przepusty zlokalizowane na przedmiotowym odcinku drogi.

Rozbudowa odcinka drogi krajowej nr 12 Łęknica – Żary – Żagań – granica województwa. Projektowana inwestycja zlokalizowana została w gminie Szprotawa, w powiecie żagańskim, w województwie lubuskim.

W ramach rozbudowy projektuje się wzmocnienie nawierzchni istniejącej drogi oraz poszerzenie do 7,00 m + opaski 2x0,50 m, przebudowę istniejącego mostu na rzece Kamienny Potok, przebudowę przepustów na istniejących ciekach wodnych, budowę obejścia miejscowości Szprotawka w ciągu drogi krajowej nr 12 oraz budowę dwukierunkowej ścieżki rowerowej.

2. Charakterystyka elementów środowiska przyrodniczego

Istotną częścią oceny oddziaływania na środowisko stanowi charakterystyka istniejącego stanu środowiska, która jest podstawą do prognozowania skutków realizacji przedsięwzięcia i porównywania rozpatrywanych wariantów wraz z wariantem zaniechania inwestycji.

Rozbudowywana droga przechodzi przez obszar Borów Dolnośląskich, które należą do największych w Europie Środkowej zwartych kompleksów leśnych. Ich powierzchnia ogólna wynosi ok. 165 tys. ha.

Budowa geologiczna Borów jest w dużej mierze efektem zlodowacenia środkowopolskiego, po którym pozostały liczne piaski. Ponadto charakterystyczne dla Borów

są liczne stawy rozsiane po lasach oraz torfowiska i wydmy łądowe. Bory to przeważnie ubogie siedliska, obszar ten jest więc królestwem sosny. Niewielką domieszkę stanowią drzewa liściaste takie jak dęby, brzozy, olchy, buki, osiki itd. Z drzew iglastych wzrasta liczba świerka oraz jodły pospolitej.

Dominuje bór świeży, mniejszy jest natomiast udział borów suchych, wilgotnych oraz mieszanych. Zachowało się jednak kilka reliktów przyrodniczych np. sosna błotna pochodząca jeszcze z okresu polodowcowego (koło Węglińca).

W Borach występuje także bogactwo roślin atlantyckich np. wrzosiec bagienny, rosiczka pośrednia, paprocie, ponikło wielołodygowe itd. Występują one głównie na torfowiskach. Ponadto występują rzadkie i chronione gatunki roślin np. wawrzynek wilczelyko, pióropusznik strusi, widłak cyprysowaty, podrzeń żebrowiec wilcza jagoda, widłaczek torfowy, goździk pyszny, pełnik europejski, pokrzyk wilcza jagoda itd.

Bory obfitują w grzyby i jagody.

Bory Dolnośląskie stanowią i potencjalnie stanowić mogą ważną ostoję licznych ginących gatunków zwierząt, szczególnie tych, których populacje dla swojego funkcjonowania wymagają dużych obszarów. Jako przykład służyć mogą kuraki leśne - regularnie gniazdujące tu cietrzew *Tetrao tetrix* i głuszec *Tetrao urogallus* oraz spotykany sporadycznie jarząbek *Bonasia bonasia*. Populacje tych gatunków, odizolowane od głównego zasięgu w Polsce południowej i wschodniej, nawiązują do populacji występujących po drugiej stronie Nysy Łużyckiej. Znaczna liczebność, a także notowane ostatnio, szczególnie w przypadku cietrzewia, wzrostowe trendy populacji, stwarzają szansę ich zachowania. Rozległe, zwarte kompleksy Borów Dolnośląskich stanowią również potencjalnie odpowiednie środowisko innych gatunków puszczańskich, np. pojawiającego się tu coraz częściej wilka *Canis lupus*. W lasach stosunkowo licznie gniazdują ptaki drapieżne i inne pokarmowo związane z obszarami podmokłymi: bielik *Haliaeetus albicilla*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus* i bocian czarny *Ciconia nigra*. Innym gatunkiem charakterystycznym dla całego kompleksu, występującym w rozproszeniu, w liczbie kilkunastu par, jest żuraw *Grus grus*. Spośród rzadkich gatunków gadów stosunkowo częsta na tym obszarze jest żmija *Vipera berus*, a spośród ssaków wymienić należy wydrę *Lutra* występującą między innymi w dolinie Nysy.

Faunę Borów stanowią poza w.w. sarny, jelenie, dziki, lisy, wydry, zające. Ponadto stanowią ostoję żmii zygzakowatej, wydry, popielicy, żółwia błotnego, ropuchy paskówki, bociana czarnego, puchacza, sóweczki, włośchatki, lerka, dudka, cietrzewia i głuszca. Liczne stawy są siedliskiem ptactwa wodnego m. in. żurawia, łąbiedzia krzykliwego, bekasa itd. Występują także liczne ptaki drapieżne m. in. orzeł bielik, krogulec, jastrząb itd. W rzekach

przepływających przez Bory występuje bogactwo ryb np. pstrągi potokowe, trocie wędrowne, lipienie, głowacice.

Klimat akustyczny

Istniejący odcinek drogi krajowej nr 12 od km 77+656,30 do km 86+050,70 w stanie obecnym nie stanowi uciążliwości akustycznej dla mieszkańców domów usytuowanych w jej pobliżu. Nie notuje się przekroczeń norm dopuszczalnych natężenia hałasu. Jednakże przy prognozowanym natężeniu ruchu na rok 2015 i 2020 budynki miejscowości Szprotawka znajdą się w obszarze przekroczeń norm dopuszczalnych natężenia hałasu. Wymagać będą ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych. Po rozbudowie drogi, odsunięciu drogi na odległość 100 m od zabudowy Szprotawki zasięg przekroczeń norm dopuszczalnych natężenia ruchu dla prognozowanego ruchu 2015 i 2020r. nie będzie obejmował zabudowy mieszkaniowej miejscowości Szprotawka, natomiast lokalny ruch w miejscowości nie będzie uciążliwy dla mieszkańców. Projektowana obwodnica przebiegać będzie po terenach nie objętych normami akustycznymi.

Ze względu na emisję hałasu do środowiska inwestycję ocenia się pozytywnie. Poprawa parametrów technicznych drogi spowoduje obniżenie emisji hałasu do środowiska. Odsunięcie drogi na około 100 m od miejscowości Szprotawka spowoduje, iż hałas pochodzący od pojazdów poruszających się po drodze nie będzie miał negatywnego wpływu na mieszkańców tej miejscowości.

3. Opis istniejących w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Na trasie planowanej obwodnicy zarejestrowano zaledwie 3 punkty potencjalnego występowania artefaktów archeologicznych.

Do ścisłych nadzorów archeologicznych z możliwością wykonania ratowniczych badań wykopaliskowych przeznaczono obszar zajmowany przez domniemaną „bratnią mogiłę”. Pamiątkowy głaz należy zabezpieczyć przed rozpoczęciem robót ziemnych i uzgodnić z WUOZ w Zielonej Górze miejsce jego przeniesienia, natomiast pod nim należy przeprowadzić badania wykopaliskowe.

Natomiast do nadzorów archeologicznych dwa pozostałe miejsca, tj. rejon poniemieckiego cmentarza i kopców ziemnych.

W odległości około 200 m rośnie najstarszy dąb w Polsce „Chrobry” Jest to pomnik przyrody o nr ewidencyjnym 110 L. Rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na pomnik przyrody w stosunku do stanu istniejącego, gdyż ślad drogi przy dębie nie zmieni się.

W trakcie robót drogowych, dąb należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem (np. odgrodenie płotem drewnianym lub zabezpieczenie przez owinięcie matami słomianymi pnia).

Poza tym na trasie projektowanej inwestycji, a także w jej pobliżu nie występują inne dobra kultury objęte ochroną na podstawie przepisów szczególnych.

4. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko

4.1. Wpływ na obszary chronione

Obszary Natura 2000, na które może mieć wpływ planowana inwestycja

Planowana inwestycja „Rozbudowa drogi krajowej nr 12 Łęknica – Żary – Żagań, w granicach województwa lubuskiego, na odcinku od km 77 + 656, 30 do km 86 + 050, 70 przecina lub zbliża się do granic dwóch obszarów Natura 2000:

- Bory Dolnośląskie - PLB020005
- Buczyzna Szprotawsko – Piotrowicka - PLH080007
- Stawy Przemkowskie – PLB02003
- Wrzosowiska Świątoszowsko – Ławszowskie - PLH020063
- Dolina Dolnej Kwisy – PLH020050.

Długość fragmentu drogi będącym bezpośrednim przedmiotem tej ekspertyzy odcinka między km 77 + 656, 30 a km 86 + 050, 70, dla obszaru ptasiego wynosi 8, 39 km, natomiast do obszaru siedliskowego droga zbliża się na odległość 200 m.

Oraz obszary siedliskowe proponowane w ramach Shadow List 2008:

- Leszniąńska Dolina Bobru – oddalona od inwestycji w odległości około 1,5 km,
- Małomickie Łęgi – obszar oddalony około 4 km od planowanej inwestycji.

Korytarze ekologiczne

Korytarze ogólnopolskie.

Droga krajowa nr 12 Łęknica – Żary – Żagań leży na terenie Borów Dolnośląskich stanowiących kluczowy i węzłowy obszar dla wędrówek dużych drapieżników ze wschodu na zachód oraz z północy na południe.

Na terenie Borów Dolnośląskich krzyżują się dwa z siedmiu głównych korytarzy – Korytarz Południowo – Centralny i Korytarz Zachodni (Jędrzejewski i inni 2005). Korytarz Południowo - Centralny (KPdC) łączy Roztocze z Lasami Janowskimi, Puszcza Sandomierską i Świętokrzyską, Przedborskim Parkiem Krajobrazowym, Załęczańskim

Parkiem Krajobrazowym, schodzi do Lasów Lublinieckich i Borów Stobrawskich, a dalej idzie do Lasów Milickich, Doliny Baryczy i Borów Dolnośląskich.

Korytarz Zachodni (KZ) łączy kompleksy leśne Polski Zachodniej, od Sudetów poprzez Bory Dolnośląskie i Lasy Zielonogórskie po Puszcę Rzepińską i Park Narodowy Ujście Warty, gdzie dołącza do korytarza Północno-Centralnego.

Dzięki funkcjonującym korytarzom ekologicznym wschód – zachód, w Borach Dolnośląskich zaobserwowano powrót wilków. Drapieżniki przywędrowały do nas korytarzami ekologicznymi ze wschodu: z Puszczy Białowieskiej, Knyszyńskiej, Roztocza i Karpat. Obecnie ocenia się, że istnieją dwie watahy.

Droga krajowa nr 12, przewidziana do rozbudowy, nie przecina tych korytarzy, a tylko odcina niewielki fragment korytarza Południowo – Centralnego i nie koliduje z głównym szlakiem wędrówek dużych zwierząt w kierunku wschód – zachód.

Wpływ budowy na środowisko przyrodnicze

Budowa nowego odcinka drogi – obwodnica Szprotawki – spowoduje przejście trasy przez tereny leśne i wyznaczenie w przestrzeni leśnej korytarza pod przyszły odcinek drogi.

Poszerzenie drogi i korekta profilu poprzecznego, w tym rowów odwadniających spowoduje zniszczenie roślinności, która obecnie występuje w pasie drogowym, na poboczach i skarpach rowów. Budowa ścieżki rowerowej spowoduje zniszczenie i zajęcie wąskiego pasa równoległego do drogi.

Zakłada się, że zakres prac budowlanych nie powinien wykraczać poza pas drogowy, nie należy więc oczekiwać nawet czasowego zajęcia powierzchni innych, niż wymienione wyżej.

Przeprowadzona będzie również wycinka drzew (głównie sosny) na odcinku nowo budowanej obwodnicy Szprotawki oraz na odcinkach gdzie dokonywana jest korekta łuków. Wycinka nie będzie obejmować gatunków chronionych. Wycinka drzew objęta jest oddzielnym opracowaniem i uzgodniona z odpowiednimi organami administracji państwowej.

Prace budowlane wiążą się z niebezpieczeństwem czasowego zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. W przypadku prac ziemnych szczególnie duże jest niebezpieczeństwo czasowego zamiętania wody w drobnych ciekach w pobliżu miejsc budowy. Mimo, że zjawisko to ma charakter czasowy i nie powoduje istotnego i trwałego pogorszenia jakości wody, rozumianej zgodnie z obowiązującymi przepisami, to może mieć wpływ na populacje niektórych gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej oraz na roślinność.

Naruszenie powierzchni ziemi, a także rozbudowa drogi może stworzyć nisze ekologiczne podatne na zasiedlenie przez ekspansywne gatunki roślin obcego pochodzenia

geograficznego. Obecnie nie obserwowano jednak na badanym odcinku populacji, które mogłyby stwarzać takie ryzyko.

Droga jako bariera ekologiczna

Ryzyko wypadków z udziałem dużych i średnich zwierząt dotyczy całego odcinka leśnego, czyli w praktyce całej długości rozpatrywanego odcinka drogi, jednak ryzyko wypadków z udziałem gatunków "naturowych" (np. bobra) – przede wszystkim okolic przepustów, rowów i cieków.

Ryzyko zabijania płazów dotyczy szczególnie odcinka drogi przecinającego dolinę cieku Krzywy Rów (Kamienny Potok).

Ryzyko barierowego działania drogi na populacje zwierząt, a także zwiększonej śmiertelności zwierząt na drodze, jest znaczne ale nie istotne dla całej populacji dla poszczególnych gatunków.

Ocena wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze

- W bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji (1 km od linii drogi), występują tylko ptaki pospolite w całych Borach Dolnośląskich. Planowana inwestycja spowoduje pewną utratę powierzchniową ich siedlisk, skala tych zmian będzie nieistotna dla integralności obszaru Natura 2000 ani dla populacji poszczególnych gatunków;
- W związku z budową ścieżki rowerowej, może wystąpić istotne oddziaływanie pośrednie polegające na zwiększeniu ruchu turystycznego do pobliskiego rezerwatu „Buczyna Szprotawska”. Ryzyko to również ocenia się jako nieistotne, ponieważ miejsca gniazdowania bielika występują około 1500 m od inwestycji.
- Inwestycja spowoduje utratę niewielkich zasobów (około 500m²) siedliska przyrodniczego 91T0 (Bory chrobotkowe) co ocenia się jako oddziaływanie nieistotne z punktu widzenia zasobów tego siedliska;
- Inwestycja spowoduje utratę niewielkich zasobów (około 1000m²) siedliska przyrodniczego 4030 w subatlantyckim wariantcie "wrzosowisk janowcowych z *Genista germanica* L.). W świetle regionalnych zasobów tego siedliska, a także możliwości jego spontanicznej regeneracji, oddziaływanie to ocenia się jako nieistotne;
- Inwestycja spowoduje utratę stanowisk roślin częściowo chronionych. Uszczerbek dla ich populacji będzie jednak nieistotny dla lokalnych zasobów tych gatunków, co umożliwi wydanie zezwolenia wojewody na zniszczenie stanowisk w/w gatunków.
- Inwestycja może upośledzić funkcjonowanie lokalnych korytarzy ekologicznych, wykorzystywanych zwłaszcza przez płazy. Ryzyko to ocenia się jako istotne i wymaga ono działań minimalizujących.

Zidentyfikowane oddziaływania negatywne mogą być zminimalizowane przez następujące działania:

- Dla umożliwienia migracji płazów i drobnych ssaków, przebudowa mostu na cieku Krzywy
- Modernizowane przepusty, przystosowane będą do migracji drobnych zwierząt.
- Wykluczyć utrzymywanie poboczy zmodernizowanej drogi przy użyciu środków herbicydowych.

Pod wyżej wymienionymi warunkami, inwestycja nie będzie miała istotnego negatywnego wpływu na obszary Natura 2000, ani na zasoby siedlisk przyrodniczych i gatunków chronionych prawem europejskim

4.2. Wpływ na powietrze atmosferyczne

Obecnie stosowane metody, zalecane w rozporządzeniu „w sprawie wartości odniesienia dla niektórych 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. W przypadku ruchu kołowego mamy do czynienia ze specyficznymi warunkami, na które składają się:

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

Tabela 1. Dopuszczalne normy stężeń

L.p.	Rodzaj zanieczyszczenia	Wartość stężeń w [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
		jednogodzinne	średnioroczne	
		D₁	D_a	R_a
1.	Pył zawieszony	280	40	24
2.	Dwutlenek siarki	350	30	8
3.	Dwutlenek azotu	200	40	11

Dla substancji nie objętych pomiarami przyjęto tło w wysokości 10 % wartości D_a. Do obliczeń częstości przekroczeń stężeń dopuszczalnych przyjęto wartość odniesienia bez marginesów tolerancji.

Cały przedmiotowy odcinek drogi krajowej nr 12 przebiega przez tereny leśne. W połowie jego długości przebiega przez miejscowość Szprotawka. Na całym odcinku, objętym planowaną inwestycją, występuje przekrój drogowy a istniejąca szerokość jezdni wynosi ca od 6,00m do 6,20m.

Parametry ruchowe

Parametry ruchowe potoku ruchu z uwzględnieniem struktury rodzajowej pojazdów zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2. Struktura rodzajowa ruchu średniego dobowego na drodze krajowej nr 12 odcinek Szprotawa Przemków dla roku 2015 i 2020

Rodzaj pojazdów	Ilość pojazdów [poj./dobę]					
	rok 2005		rok 2015		rok 2020	
	poj./dobę	%	poj./dobę	%	poj./dobę	%
1	2	3	4	5	6	7
motocykle	3	0,11	3	0,11	3	0,06
samochody osobowe	1 546	59,74	1 696	60,18	2 856	61,51
samochody dostawcze	312	12,06	323	11,46	398	8,58
sam. ciężarowe lekkie	141	5,45	146	5,18	182	3,92
sam. ciężarowe ciężkie	555	21,44	619	21,96	1 171	25,22
autobusy	31	1,20	31	1,11	33	0,71
ciągniki	0	0	0	0,00	0	0,00
r a z e m	2 588	100,0	2 818	100,0	4 643	100,0

Wielkości emisji zanieczyszczeń

Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), gdyż ich emisja jest największa i ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia.

Rozkład maksymalnych stężeń jednogodzinnych oraz stężeń średniorocznych tlenków azotu zawierają obliczenia komputerowe.

Obliczenia uciążliwości – zarówno dla natężeń ruchu w stanie istniejącym jak i w roku 2020 – przeprowadzono dla norm, które zostały ogłoszone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2003 r. Nr 1, poz. 12) i rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 roku „w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu” (Dz.U. Nr 47/2008, poz. 281).

Analiza stężeń maksymalnych

Analiza stężeń maksymalnych w stanie istniejącym

Analiza wyników obliczeń zawartych w powyższych tabelach wykazuje, że wzdłuż istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 12 obecnie występujące stężenia maksymalne zarówno jednogodzinne jak i średnioroczne nie przekraczają dopuszczalnego poziomu substancji w powietrzu i dopuszczalnych wartości odniesienia.

Analiza stężeń maksymalnych w roku 2015

Analiza przeprowadzonych obliczeń i powyższych tabel wykazuje, że podjęcia decyzji o przebudowie drogi krajowej nr 12 na analizowanym odcinku, to jest po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 12 w roku 2015 nie poprawi stanu oddziaływania ruchu samochodowego w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 12.

Jednak z uwagi na mały wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu istniejącego (o około 9,0 %) w dalszym ciągu występujące stężenia maksymalne zarówno jednogodzinne jak i średnioroczne nie przekroczą dopuszczalnego poziomu substancji w powietrzu i dopuszczalnych wartości odniesienia zarówno dla wariantów inwestycyjnych jak i wariantu bezinwestycyjnego.

Analiza stężeń maksymalnych w roku 2020

W roku 2020 nastąpi około 80 % wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu istniejącego.

W przypadku braku podjęcia decyzji o przebudowie drogi krajowej nr 12 na analizowanym odcinku nastąpi dalsze zatłoczenie drogi i zmniejszenie prędkości potoku ruchu, a tym samym wzrost emisji spalin samochodowych, co przyczyni się do wzrostu uciążliwości ruchu samochodowego, przede wszystkim w miejscowości Szprotawka.

4.3. Wpływ na wody podziemne i powierzchniowe

Powstające ścieki opadowe, spływające z powierzchni utwardzonej mogą w znaczny sposób spowodować rozmycie powierzchni ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego, w przypadku gdy nie byłyby one zebrane i skierowane do odbiornika w sposób zgodny ze sztuką budowlaną.

Odwodnienie drogi projektuje się przy pomocy rowów trawiastych, otwartych po obu stronach drogi, które podłączone będą do istniejących cieków. Tam gdzie nie będzie możliwości odprowadzenia wód deszczowych rowami przydrożnymi projektuje się kanalizację przewodową odprowadzającą wody do rowów trawiastych. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do istniejących cieków.

4.4. Wpływ na wody gruntowe i powierzchniowe – faza eksploatacji

Wielkość spływu wód deszczowych z powierzchni drogi charakteryzuje się dużą zmiennością w ciągu roku, miesiąca czy doby oraz w czasie trwania deszczu. Ścieki deszczowe zawierają zanieczyszczenia, których głównymi źródłami są:

- osiadłe z powietrza aerozole i pyły
- zanieczyszczenia składające się z produktów ścierania nawierzchni drogi ogumienia, piasku, ziemi, liści, benzyn i innych zanieczyszczeń.

Na wielkość oraz stopień zanieczyszczenia ścieków deszczowych odprowadzanych z korpusu drogi wpływ w głównej mierze ma projektowane natężenia ruchu samochodowego (klasa drogi) oraz stopień nasycenia danego odcinka drogi niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi takimi jak stacje paliw (SP), miejsca obsługi podróżnych (MOP), obwody utrzymania dróg (OUD), które generują zwiększone dawki zanieczyszczeń w ściekach deszczowych.

Na omawianym odcinku projektowanej drogi nie było potrzeby projektowania w/w urządzeń i obiektów towarzyszących.

4.5. Ochrona przed hałasem

Istniejący odcinek drogi krajowej nr 12 od km 77+656,30 do km 86+050,70 w stanie obecnym nie stanowi uciążliwości akustycznej dla mieszkańców domów usytuowanych w jej pobliżu. Nie notuje się przekroczeń norm dopuszczalnych natężenia hałasu. Jednakże przy prognozowanym natężeniu ruchu na rok 2015 i 2020 budynki miejscowości Szprotawka znajdą się w obszarze przekroczeń norm dopuszczalnych natężenia hałasu. Wymagać będą ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych. Po rozbudowie drogi, odsunięciu drogi na odległość 100 m od zabudowy Szprotawki zasięg przekroczeń norm dopuszczalnych natężenia ruchu dla prognozowanego ruchu 2015 i 2020r. nie będzie obejmował zabudowy mieszkaniowej miejscowości Szprotawka, natomiast lokalny ruch w miejscowości nie będzie uciążliwy dla mieszkańców. Projektowana obwodnica przebiegać będzie po terenach nie objętych normami akustycznymi.

Ze względu na emisję hałasu do środowiska inwestycję ocenia się pozytywnie. Poprawa parametrów technicznych drogi spowoduje obniżenie emisji hałasu do środowiska. Odsunięcie drogi na około 100 m od miejscowości Szprotawka spowoduje, iż hałas pochodzący od pojazdów poruszających się po drodze nie będzie miał negatywnego wpływu na mieszkańców tej miejscowości. Klimat akustyczny w miejscowości Szprotawka diametralnie się polepszy. Na istniejącej trasie przechodzącej przez miejscowość Szprotawka pozostanie tylko ruch lokalny, który nie przyczyni się do przekroczeń norm hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów po drodze.

4.6. Ewentualne nadzwyczajne zagrożenia środowiska

Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Przedmiotowa inwestycja w trakcie realizacji i eksploatacji nie będzie powodowała oddziaływania na tereny położone poza granicami Polski.

4.7. Ochrona dóbr kultury

Ponieważ planowana inwestycja wiąże się z szerokopłaszczyznowymi pracami ziemnymi, konieczne jest także prowadzenie nadzorów archeologicznych na całym terenie podczas trwania prac ziemnych związanych z odhumusowaniem terenu. W przypadku odkrycia w trakcie nadzorów nowych stanowisk archeologicznych, nie ujawnionych podczas badań powierzchniowych, konieczne będzie przeprowadzenie na tych stanowiskach ratowniczych badań wykopaliskowych.

Wiąże się to z koniecznością zlecenia przez Inwestora prac archeologicznych uprawnionemu archeologowi lub jednostce archeologicznej, przed rozpoczęciem prac ziemnych, na które musi uzyskać pozwolenie.

W czasie realizacji wzmożony będzie uciążliwy hałas od maszyn budowlanych, emisje zanieczyszczeń w spalinach oraz niezorganizowana emisja pyłu. Przewiduje się również przejściowy wzrost zagrożenia wypadkowego. Będą to jednak uciążliwości krótkotrwałe. Nie będą miały większego wpływu na otoczenie.

Na ograniczenie uciążliwości inwestycji w czasie trwania fazy realizacji będzie miała wpływ dobra organizacja prac wykonawczych, przestrzeganie warunków BHP oraz zastosowanie dobrego nowoczesnego sprzętu. Roboty najbardziej uciążliwe należy wykonywać w porze dziennej.

Budowa drogi nie przewiduje naruszenia obszarów objętych ochroną konserwatorską.

W czasie eksploatacji drogi negatywny wpływ poruszających się po drodze pojazdów na obszary objęte ochroną konserwatorską nie pogorszy się w stosunku do stanu istniejącego.

4.8. Gospodarka odpadami

Etap budowy

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe oraz modernizacyjne, budowa i przebudowa nawierzchni, prace pomocnicze.

Prace budowlane można podzielić na kilka podetapów: przygotowawczy (demontaż zbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej, usunięcie nadmiaru asfaltu i zbędnej

podbudowy drogi, roboty ziemne), prace właściwe (utwardzanie kolejnych warstw drogi, budowa obiektów inżynierskich) oraz prace wykończeniowe (przebudowa i budowa obiektów towarzyszących, prace porządkowe).

Etap eksploatacji

Po oddaniu drogi do eksploatacji za utrzymanie czystości i porządku odpowiedzialny będzie zarządzający drogą. Eksploatacja trasy będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych związanych z pracami porządkowymi, utrzymaniem zieleni oraz związanych z przebywaniem ludzi.

Etap likwidacji

Nie planuje się likwidacji odcinka drogi krajowej nr 12.

Przy ewentualnej likwidacji powstawać będą odpady podobne jak na etapie rozbudowy. Będą to 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.

5. Obszar ograniczonego użytkowania

Przeprowadzone dla potrzeb niniejszego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko obliczenia oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazują, że dla projektowanej drogi nie ma potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

Na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 12 ustawy z dn. 7 listopada 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenie oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227) należy określić konieczność wskazania w raporcie, czy dla planowanego przedsięwzięcia jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania, jednakże wyłącza się z tego obowiązku przedsięwzięcia polegające na budowie drogi krajowej.

6. Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem

Przy prowadzeniu prac i kształtowaniu obecnego przebiegu trasy brano pod uwagę konsultacje z samorządem lokalnym. Oprócz tego odbyły się spotkania z mieszkańcami obszarów sąsiadujących z projektowaną drogą, prezentując proponowane warianty i rozwiązania projektowe.

Z drugiej strony rozbudowa drogi w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo, tym samym poprawi jakość życia w obrębie miejscowości i wsi, a więc winna zostać przyjęta z aprobatą przez mieszkańców.

7. Propozycja monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie budowy i eksploatacji

Etap budowy

Oceniono, że nie ma konieczności przeprowadzenia monitoringu środowiska gruntowo- wodnego na etapie budowy.

Etap eksploatacji

Ze względu na to, że nie przewiduje się przekroczeń poszczególnych emisji nie planuje się przeprowadzenia monitoringu gruntowo- wodnego na etapie eksploatacji inwestycji.

8. Analiza porealizacyjna

Ze względu, że wyniki zawarte w raporcie dotyczące poszczególnych rodzajów oddziaływań, wykazały, że nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych nie widzi się potrzeb wykonywania analizy porealizacyjnej dla przedmiotowej inwestycji.

9. Trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport

Niniejszy raport sporządzono na podstawie dostępnych materiałów źródłowych dokumentujących stan środowiska w rejonie rozbudowy drogi krajowej na omawianym odcinku.

Raport o oddziaływaniu na środowisko i prowadzone analizy uciążliwości drogi przeprowadzono w oparciu o prognozowany ruch pojazdów poruszających się w przyszłości rozbudowywanym odcinkiem drogi. Jako podstawę przyjęto prognozę ruchu z podziałem na pojazdy osobowe i ciężarowe.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowano możliwe w przyszłości oddziaływania na środowisko wywołane funkcjonowaniem odcinka drogi, w tym zgodność przewidywanych oddziaływań z obowiązującymi standardami ochrony środowiska. Przy przewidywaniu przyszłych oddziaływań napotkano na opisane poniżej trudności:

- rzeczywiste natężenia ruchu pojazdów w docelowym okresie zależą od szeregu czynników, w tym kosztów alternatywnych środków transportu, oferty środków transportu publicznego, koncepcji przestrzennego zagospodarowania regionu, itp. Obecnie brak jest możliwości ustalenia wpływu tych czynników na rzeczywistą wartość natężenia ruchu;
- przy przewidywaniu potencjalnych skutków dla środowiska (w szczególności klimatu akustycznego) wywołanych funkcjonowaniem drogi jako najwłaściwsze narzędzie wykorzystano metody obliczeniowe (modelowanie). Są to modele sprawdzone i wykorzystywane w realizacji ocen oddziaływania na środowisko inwestycji drogowych. Jednakże każdy model stanowi jedynie przybliżenie rzeczywistości, uwzględnia tylko te najbardziej istotne czynniki.