

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust.1, ust.2 , art.75 ust.1 pkt 4, art.84,art.85 ust.2 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199,poz. 1227 ze zm.), § 3 ust.1 pkt.60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowaniach związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływania na środowisko (Dz.U Nr 257,poz.2573 ze zm.) oraz art.104 kpa , po rozpatrzeniu wniosku od Wielopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51;61-623 Poznań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na przebudowie mostu przez kanał Warta-Gopło w miejscowości Ślesin, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263 zlokalizowanej na terenie gminy Ślesin i po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska pismo nr WOO-II.4240.467.2012.AK oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie pismo nr ON.NS-72/2/1-72/12, ustalono, że postępowanie w sprawie przedmiotowej inwestycji nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ORZEKAM

- 1.Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .**
- 2.Określam warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę informacje określone w art. 63 ust.1 ustawy**
- 3.Charakterystyka przedsięwzięcia i karta informacyjna przedsięwzięcia stanowią załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

UZASADNIENIE

W dniu 06.07.2012 roku Wielopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51; 61-623 Poznań zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na przebudowie mostu przez kanał Warta-Gopło w miejscowości Ślesin, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263 zlokalizowanej na terenie gminy Ślesin

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

Uwzględniając uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. I ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter zmian związanych z realizacją przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z ich realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszarów Natura 2000.

W postanowieniu nr WOO-II.4240.467.2012.AK Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z uwagi na zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia, odniósł się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt. 3 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz uznał, że inwestycja nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania.

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie nośności mostu przez Kanał Warta-Gopło w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263 z klasy C do klasy B. W wyniku realizacji inwestycji wzrośnie bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz komfort podróżowania. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zwiększenie dostępu do obszarów kluczowych dla rozwoju gospodarczego województwa, wpływając na zwiększenie mobilności mieszkańców regionu.

Przedmiotowy obiekt wraz z przyczółkami stanowi konstrukcję żelbetową, trzyprzęsłową. Przyczółki umocnione są kostką kamienną. Po obu stronach mostu znajdują się zniszczone schody skarpowe z płyt betonowych. Nawierzchnia jezdni na obiekcie jest zniszczona. Konstrukcja wykazuje liczne ślady ubytków betonu, wykruszenia i spękania.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie dojazdów do obiektu na długości ok. 100 m z każdej strony i wyremontowaniu istniejącej konstrukcji mostu, tj. płyty pomostowej, filarów, przyczółków, nawierzchni, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz infrastruktury towarzyszącej. Most po przebudowie posiadać będzie długość ok. 55 m, a szerokość jezdni wynosić będzie 8 m. Jednostronny chodnik posiadać będzie szerokość 1,5 m.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt. 1 lit. d ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdza się, że na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. Ze względu na skalę i charakter inwestycji nie przewiduje się jej istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji.

Na etapie eksploatacji nie wystąpi negatywne oddziaływanie na środowisko ze strony przedmiotowej inwestycji w zakresie emisji hałasu. Chwilowe niekorzystne oddziaływanie hałasu na środowisko może wystąpić w fazie realizacji inwestycji. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe, odwracalne i ustąpi po zakończeniu robót budowlanych.

W trakcie realizacji inwestycji, aby ograniczyć emisję hałasu i nie dopuścić do ewentualnych wycieków szkodliwych substancji do otoczenia wszystkie roboty wykonane zostaną przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn budowlanych. Wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu eksploatacyjnego przeprowadzane będą poza placem budowy, w specjalistycznych warsztatach i

stacjach obsługi. Podstawowym środkiem zmniejszającym oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko na etapie realizacji będzie właściwa organizacja robót.

Analiza dokumentacji wykazała, że wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych przenośnych kabinach sanitarnych, objętych serwisem podmiotów uprawnionych do prowadzenia działalności w zakresie ich wynajmu oraz kompleksowej obsługi. W związku z realizacją i eksploatacją inwestycji nie będzie dochodzić do wytwarzania ścieków przemysłowych, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania. Wszystkie wytworzone odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243 ze zm.).

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt. 2 lit e. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ustalono, że planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie (Goplańsko-Kujawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego nie ma obowiązujących zakazów, a także w odległości ok. 8, 1 km od obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002. Przedmiotowy most usytuowany jest pomiędzy jeziorami: Mikorzyńskim i Ślesińskim, które oddalone są od niego o ok. 50-75 m. Teren znajdujący się w otoczeniu mostu jest zagospodarowany. Znajdują się na nim: przystań wodna, bulwary, ścieżki piesze i rowerowe. Dominuje roślinność synantropijna. Zabudowa miejska Ślesina znajduje się w odległości ok. 100 m od mostu. Jak zapisano w uzupełnieniu do karty informacyjnej toń wodna kanału pozbawiona jest roślinności, natomiast przy brzegach wykształciły się wąskie płaty szuwaru mozgi trzcinowatej, turzycy błotnej bądź wysokiego szuwaru trzcinowego. Nasyp drogowy porośnięty jest przez zbiorowiska ugorowe, z perzem i powojem polnym. W uzupełnieniu zapisano także, że na konstrukcji mostu nie występują mszaki i porosty; nie stwierdzono także śladów gniazdowania bądź stałego przebywania ptaków oraz nietoperzy. Na podstawie danych zawartych w uzupełnieniu ustalono, że w celu realizacji inwestycji konieczne będzie usunięcie kilku krzewów, rosnących na skarpie przy przyczółku. Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub siedliska gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, ani pogorszenia integralności tego obszaru lub jego powiązania z innymi obszarami.

W związku z zapisami art. 63 ust. 1 pkt. 1 lit. c i e ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdzono, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w szczególności rodzaj i skalę przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, emisję zanieczyszczeń i występowanie innych uciążliwości, związanych z eksploatacją przedsięwzięcia, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (pismo nr WOO-II.4240.467.2012 z dnia 25.10.2012 r.) oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie (pismo nr ON.NS-72/2/1-72/12 z dnia 09.08.2012r.) dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wobec powyższego postanowiono jak w osnowie.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Ślesin w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



Załącznik
1. Karta informacyjna

Burmistrz
Mariusz Zaborowski
mgr inż. Mariusz Zaborowski

.....
/podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego/

Otrzymują:

1. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań
2. Skarb Państwa- Agencja Nieruchomości Rolnych, ul. Fredry 12, 61-701 Poznań
3. Marta Babacz, ul. Zawadzkiego 8; 62-561 Ślesin
4. Sławomir Tomasz Staszak ul. Konwaliowa 2/26, 62-510 Konin
5. Marzena Ewa Staszak ul. Konwaliowa 2/26, 62-510 Konin
6. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, ul. Szewska 1, 61-760 Poznań
7. Zachodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych — Zarząd Kolei Dojazdowych, Al. Niepodległości 8, 61-8575 Poznań
8. Gmina Ślesin, ul. Kleczewska 15, 62-561 Ślesin

Do wiadomości:

L.aa

Sporządziła:
Albanowska M.
0632704011 wew.19

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 263

PRZEBUDOWA MOSTU PRZEZ KANAL WARTA –GOPŁO W M. ŚLESIN



ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI

Nr... 2 k.s. 6220 4. 20/12...

Z DNIA... 08.02.2013...

POZNAŃ, LUTY 2012

URZĄD MIASTA I GMINY

w Ślesinie

ul. Kleczewska 15

62-561 ŚLESIN

Burmistrz

Mariusz Zaborowski
mgr inż. Mariusz Zaborowski

SPIS TREŚCI

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	3
2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ	11
3. RODZAJ TECHNOLOGII	11
4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA	15
5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII	19
6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	20
7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	22
8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	30
9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY (DZ. U. NR 92, POZ. 880 Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI) ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	30
10. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	32

Karta informacyjna sporządzona została zgodnie z zapisami 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.)

Kartę informacyjną sporządzono, dla wariantu II jako wariantu preferowanego, wskazanego przez Zamawiającego (warianty przedsięwzięcia opisano w pkt. 4).

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji celu publicznego, ubiegającej się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zwiększenie nośności mostu przez kanał Warta – Gopło w m. Ślesin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263 z klasy C do klasy B poprzez wykonanie remontu. Mając na uwadze poprawę warunków życia mieszkańców powiatu konińskiego, a także upłynnienie ruchu drogowego, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu podjął decyzję o realizacji inwestycji. Obiekt w wariantcie bezinwestycyjnym jest w złym stanie technicznym. Realizacja inwestycji rozwiąże podstawowe problemy regionu w zakresie infrastruktury transportowej, a mianowicie poprawi jakość i dostępność do dróg w województwie oraz zwiększy poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników trasy.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397), planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obligatoryjnie jest wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Natomiast należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Z uwagi na to, iż analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 263 nie prowadzi przez tereny zamknięte (w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne), zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta i Gminy Ślesin, do którego przekazana została niniejsza karta.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiecie konińskim, w gminie Ślesin, miejscowość Ślesin.

Gmina Ślesin położona jest na Pojezierzu Wielkopolskim, na obszarze krajobrazu chronionego Goplańsko-Kujawskiego. Zajmuje teren 145,69 km², w tym użytki rolne stanowią 59%, natomiast użytki leśne 21%. Gmina stanowi 9,23% powierzchni powiatu. Siedzibą władz gminy jest Ślesin. Przez miasto prowadzą drogi do Konina i Bydgoszczy (DK25) oraz Słupcy i Sompolna (DW263). Na jego terenie znajdują się dwa jeziora: Jezioro Ślesińskie oraz Jezioro Mikorzyńskie.

Planowany do przebudowy most zlokalizowany jest na Kanale Warta-Gopło pomiędzy jeziorami Ślesińskim i Mikorzyńskim w Ślesinie, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263. Jezioro Ślesińskie wchodzi w skład Kanału Ślesińskiego, łączącego Wartę z Gopłem, będącego atrakcją turystyczną okolicy.

Rysunek 1 Lokalizacja inwestycji

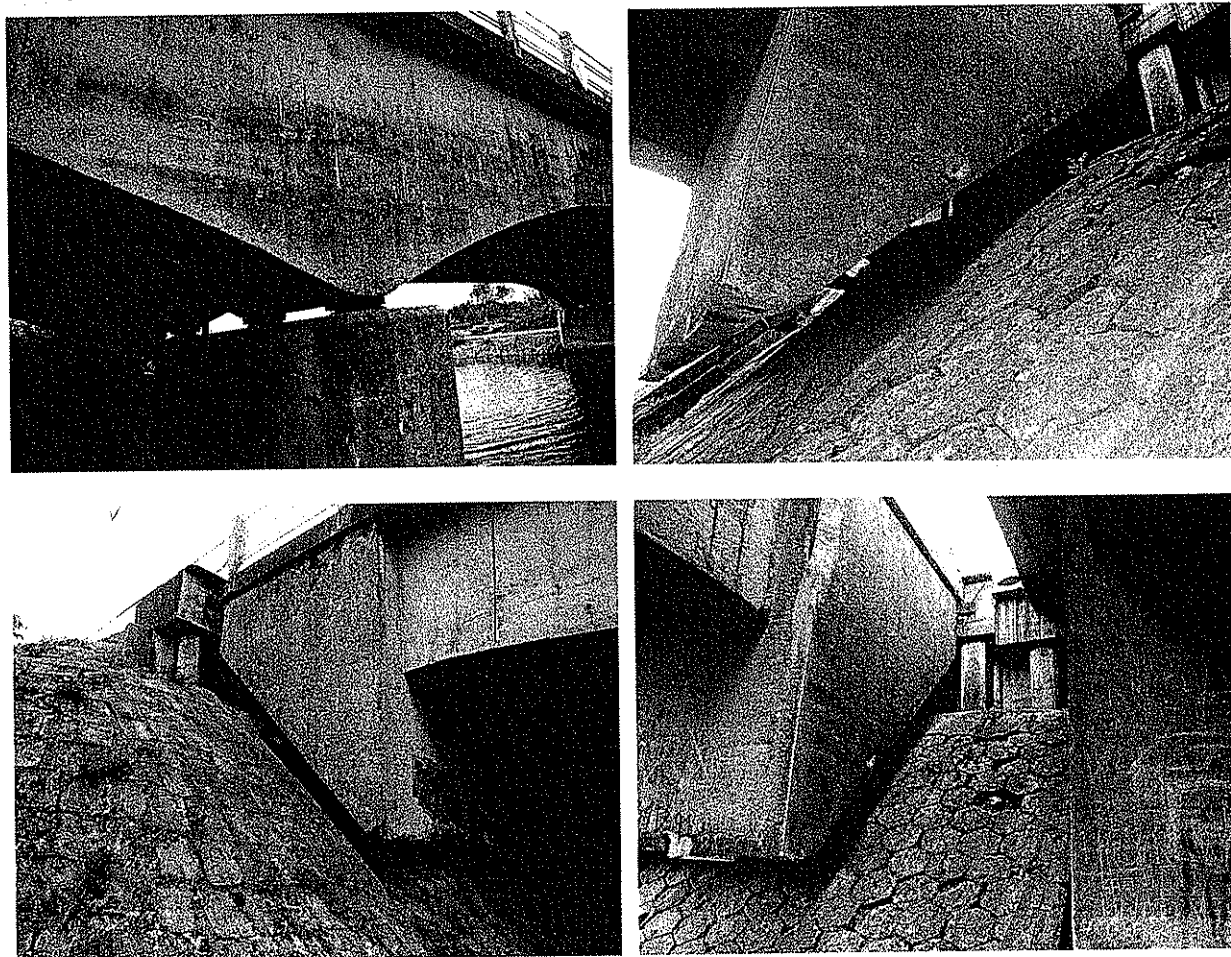


Źródło: Gmina Ślesin

Transport ma istotny wpływ na funkcjonowanie gospodarki, organizację życia społecznego i warunki egzystencji. Potrzeby przemieszczania się osób i ładunków wynikają z różnych źródeł i są adresowane do różnych gałęzi transportu. Niedostosowanie transportu do potrzeb użytkowników wywołuje negatywne skutki we wszystkich dziedzinach gospodarki i obniża poziom życia obywateli. O dostępie do rynków krajowych i zagranicznych, a także o atrakcyjności poszczególnych regionów dla kapitału krajowego i zagranicznego decyduje stopień rozwoju i jakości infrastruktury transportowej oraz sprawność funkcjonowania transportu.

Na sieci dróg wojewódzkich w województwie wielkopolskim każdego roku zwiększa się ruch pojazdów oraz liczba ich użytkowników. W ostatniej dekadzie nastąpił na drogach znaczny wzrost ruchu tranzytowego i lokalnego. Na analizowanym odcinku drogi wojewódzkiej występuje aktualnie natężenie ruchu wynoszące 3631 pojazdów na dobę w tym 323 pojazdy ciężarowe. W roku 2020 prognozuje się 4604 pojazdów na dobę w tym 395 pojazdy ciężarowe.

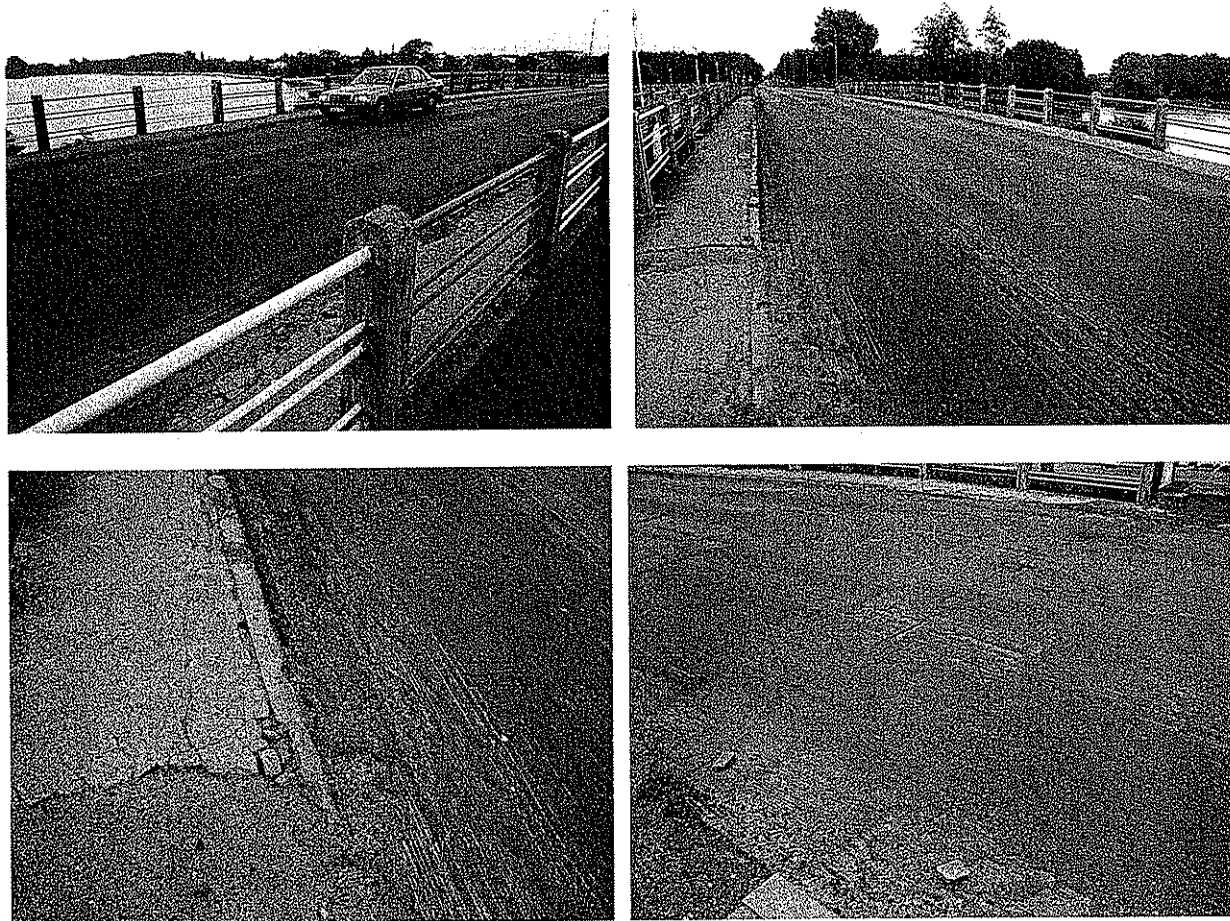
Fotografia 1 Stan techniczny obiektu



Źródło: Fotografia autora

Istniejący most ma 54,10 m długości, jezdnię szerokości 7,0 m. Klasa nośności mostu C co odpowiada dopuszczalnemu obciążeniu 300 kN. Pozostawienie wariantu bezinwestycyjnego wiązałoby się ze wzrostem kosztów eksploatacji, licznymi uciążliwościami oraz utrudnieniami dla użytkowników trasy ze względu na konieczność wprowadzenia objazdów wyłączając najpierw ruch pojazdów ciężkich a następnie dostawczych. W dalszej perspektywie czasowej może zaistnieć konieczność całkowitego zamknięcia obiektu dla ruchu pojazdów. Wprowadzenie objazdów wiązać się będzie ze stratami w zakresie eksploatacji pojazdów, czasu podróży oraz zanieczyszczenie środowiska poprzez dodatkową emisję spalin.

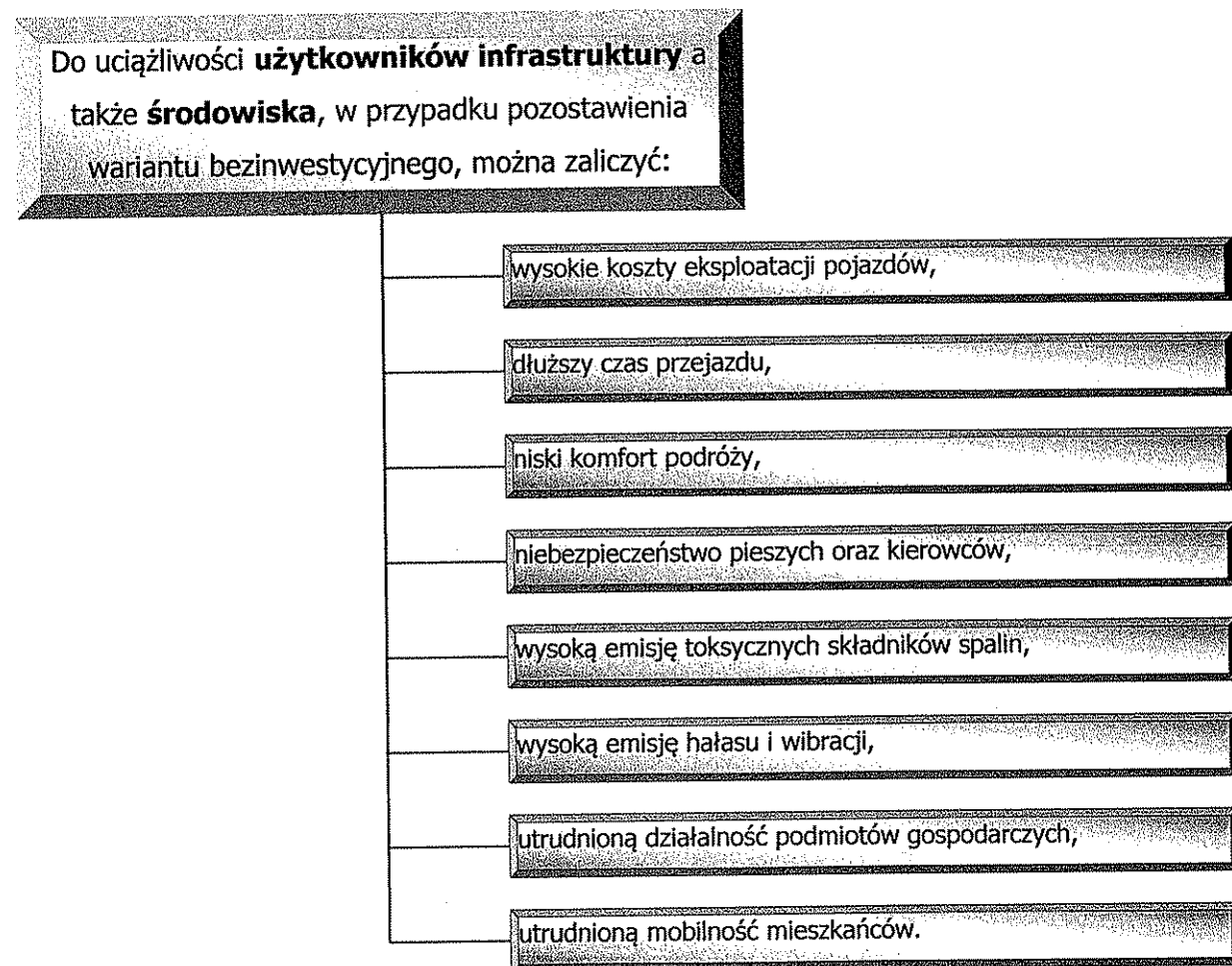
Fotografia 2 Stan techniczny jezdni na obiekcie



Źródło: Fotografia autora

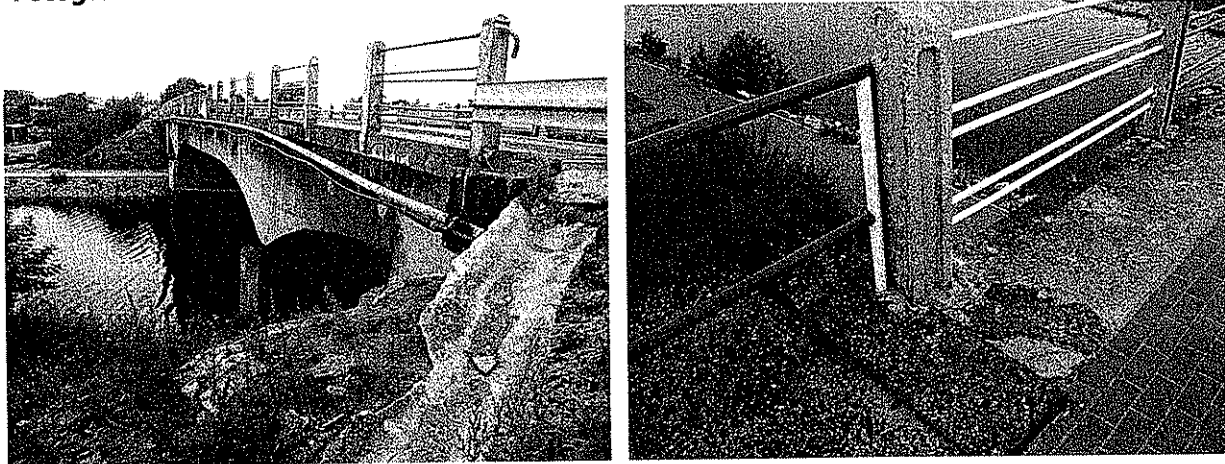
Liczba użytkowników mostu wynosi w 2012 roku 1 988 520 natomiast w roku 2020 będzie wynosić 2 498 060. Tak więc problemy komunikacyjne związane z możliwością ograniczenia użytkowania obiektu dotkną znacznej liczby użytkowników. Zamknięcie obiektu ze względu na niespełnienie warunków nośności spowoduje konieczność wprowadzenia objazdów znacznie wydłużających trasy przejazdu.

Schemat 1 Problemy użytkowników i środowiska

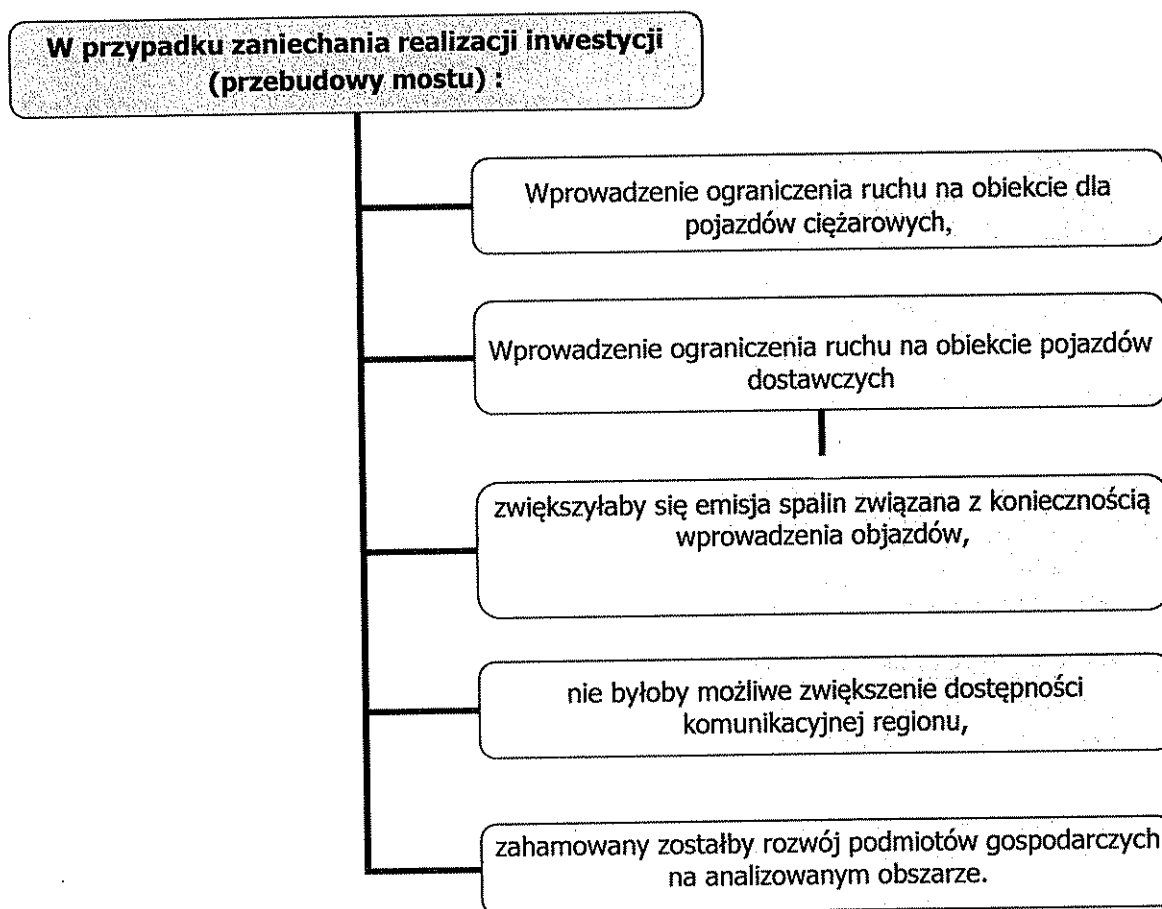


Źródło: Opracowanie własne

Fotografia 3 Most na kanale Warta-Gopło



Źródło: Fotografia autora

Schemat 2 Ewentualne skutki zaniechania realizacji inwestycji

Źródło: Opracowanie własne

Wariant bezinwestycyjny wzmaga niekorzystne zjawiska wpływające znacząco na obniżenie jakości życia mieszkańców i pracę kierowców. W przypadku nieprzeprowadzenia inwestycji wzrastają także zagrożenia ekologiczne. Niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia może również prowadzić do konfliktów społecznych, gdyż obecna sytuacja jest niezmiernie uciążliwa dla użytkowników drogi nr 263 oraz obiektu w jej ciągu.

Planując inwestycję polegającą na remoncie mostu na kalanie Warta-Gopło w Ślesinie, Inwestor stosował się do obowiązujących założeń rozwoju sieci drogowej w regionie i dążył do zminimalizowania najważniejszych problemów drogowych w województwie wielkopolskim. Zasadność realizacji inwestycji jest warunkowana niedostosowaniem parametrów technicznych przedmiotowego obiektu do aktualnego oraz prognozowanego natężenia ruchu pojazdów.

Ponadto należy zwrócić uwagę na aspekt zapewnienia bezpiecznej komunikacji w powiecie konińskim. Źle zorganizowana infrastruktura drogowa przyczynia się bezpośrednio lub pośrednio do powstawania 25-30% wypadków drogowych. Na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym bezpośrednio wpływa

kierowca pojazdu, ale duże znaczenie ma także natężenie ruchu oraz jakość dróg. Dlatego niezwykle istotne było, aby dążyć do zmiany tego stanu i ulepszać jakość infrastruktury komunikacyjnej w regionie.

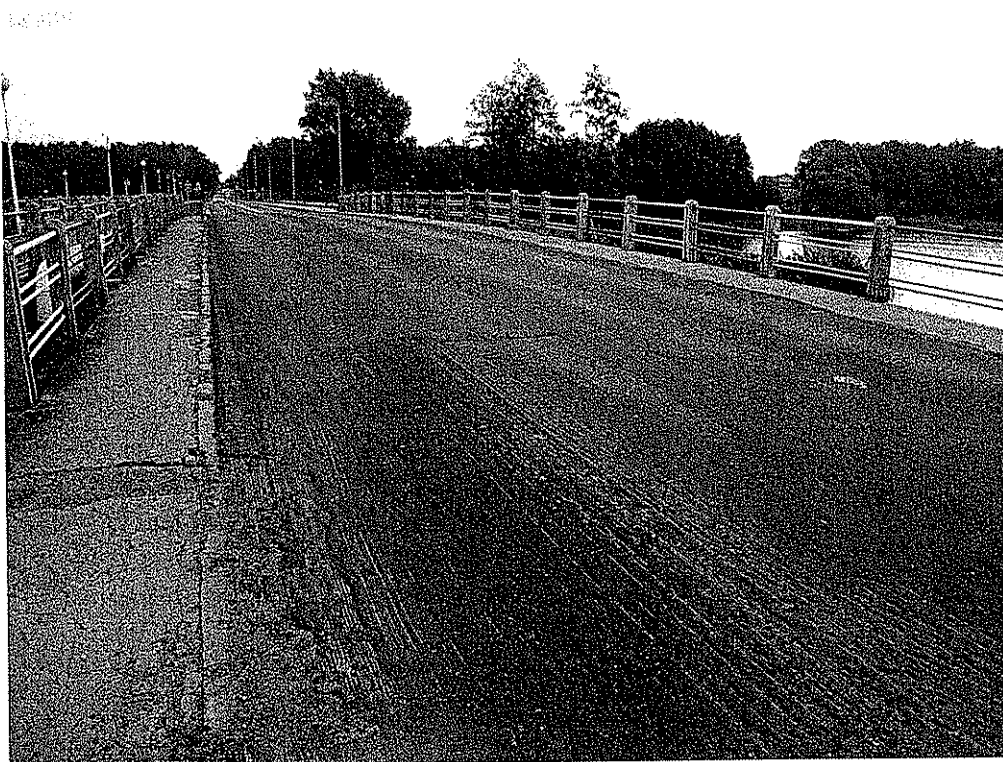
Przebudowa mostu pozwoli w pełni wyeliminować wymienione wyżej problemy, przyczyniając się do:

- Poprawy płynności ruchu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263.
- Ograniczenia poziomu hałasu.
- Zmniejszenia emisji substancji szkodliwych do powietrza.
- Zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.
- Poprawy komfortu podróżowania.
- Poprawy wizerunku Miasta i Gminy Ślesin.
- Rozwoju regionu poprzez wzrost jego atrakcyjności inwestycyjnej oraz turystycznej.

Za sprawą przebudowanego obiektu zmniejszy się emisja spalin oraz poziom hałasu. Inwestycja podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz komfort podróżowania zarówno kierowcom w ruchu lokalnym, jak i tranzytowym. Projekt pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarczy i społeczny, przyczyniając się do poprawy warunków komunikacyjnych i gospodarczych w regionie.

Celem ogólnym przedsięwzięcia jest stworzenie warunków wzrostu konkurencyjności województwa poprzez przeciwdziałanie marginalizacji zagrożonych obszarów, przy racjonalnym gospodarowaniu zasobami i dążeniu do zapewnienia większej spójności województwa. Projekt przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności oraz zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla podniesienia atrakcyjności województwa wielkopolskiego, jako miejsca do inwestowania, pracy i zamieszkania. Celem szczegółowym jest poprawa stanu infrastruktury transportowej w województwie, umożliwiającej jego rozwój. Realizacja projektu przyniesie polepszenie dostępu do obszarów kluczowych dla rozwoju gospodarczego województwa, krajowych i międzynarodowych układów komunikacyjnych oraz wzrost bezpieczeństwa użytkowników drogi, a także wpłynie na zwiększenie mobilności mieszkańców regionu. Realizacja projektu zapewni szybszy i bezpieczny dostęp do sieci dróg regionalnych, krajowych i międzynarodowych, a infrastruktura drogowa przystosowana będzie do przewidywanego natężenia ruchu drogowego. **W wyniku rozwoju infrastruktury drogowej nastąpi poprawa dostępności komunikacyjnej regionu.**

Fotografia 4 Most w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263



Źródło: Fotografia autora

Rezultatami długofalowymi projektu, rozumianymi jako korzyści osiągnięte bezpośrednio po jego realizacji będzie m.in.:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu,
- ułatwienie ruchu turystycznego w regionie,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa jakości infrastruktury i zwiększenie komfortu podróży,
- poprawa mobilności grup docelowych projektu,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów,
- wzmocnienie powiązań pomiędzy regionalnymi ośrodkami wzrostu a ich zapleczem,
- zwiększenie atrakcyjności terenów pod względem lokalizacji inwestycji gospodarczych i wzrost możliwości zatrudnienia,
- poprawa estetyki krajobrazu oraz wizerunku regionu.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

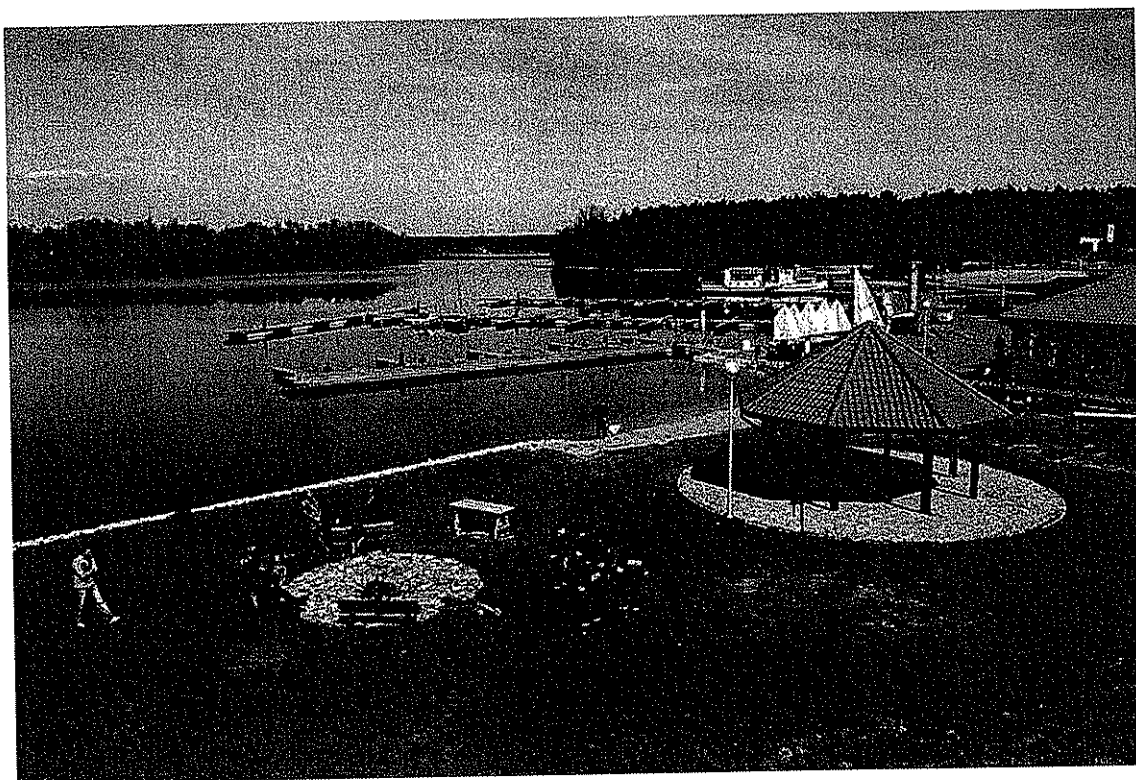
Szacunkowa powierzchnia nieruchomości zajmowanej pod przebudowę mostu przez kanał Warta – Gopło w m. Ślesin to około **4 500 m²**, gdzie powierzchnia zajmowanej nieruchomości jest równa powierzchni obiektu budowlanego.

Powierzchnia nieruchomości wraz z powierzchnią oddziaływania	0,45 ha
Działki, na których przeprowadzona zostanie inwestycja zaznaczone zostały na mapie ewidencyjnej. Wypisy z rejestru gruntów stanowią załącznik do karty.	

Istniejący stan zagospodarowania terenu

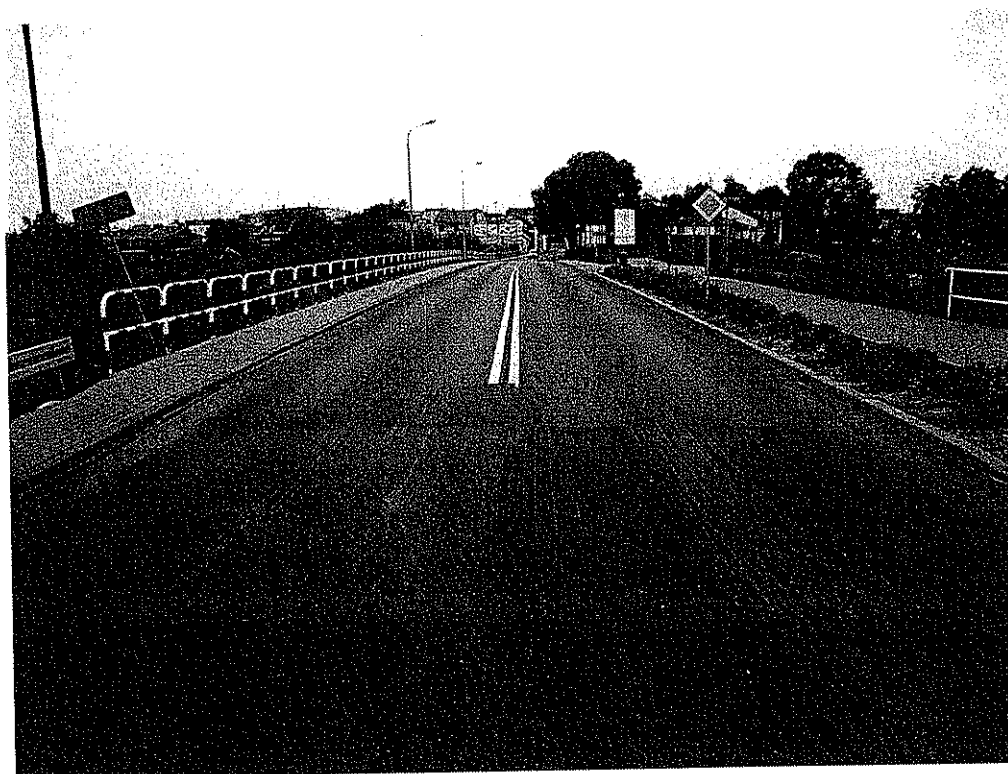
Obiekt położony jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263 na granicy miejscowości Ślesin. Most znajduje się nad wodnym połączeniem dwóch żeglownych jezior nazwanym kanałem Warta- Gopło. Teren znajdujący się w otoczeniu przeprawy jest zagospodarowany. Po stronie wschodniej znajduje się wybudowana za pomocą funduszy europejskich nowoczesna przystań wodna obsługująca zwłaszcza ruch turystyczny. Bulwary znajdujące się wzdłuż linii brzegowych jezior także są odnowione, a wzdłuż nich poprowadzono ścieżki piesze i rowerowe. Cała infrastruktura otaczająca obiekt nawiązuje do miejsca odpoczynku i relaksu. Zieleń zlokalizowana w pobliżu jest usystematyzowana i zadbana. Zabudowa miejska rozpoczyna się w oddaleniu od wskazywanej inwestycji o około 100m.

Fotografia 5 Przystań Wodna w Ślesinie



Źródło: Gmina Ślesin

Fotografia 6 Wjazd na most w kierunku Ślesina



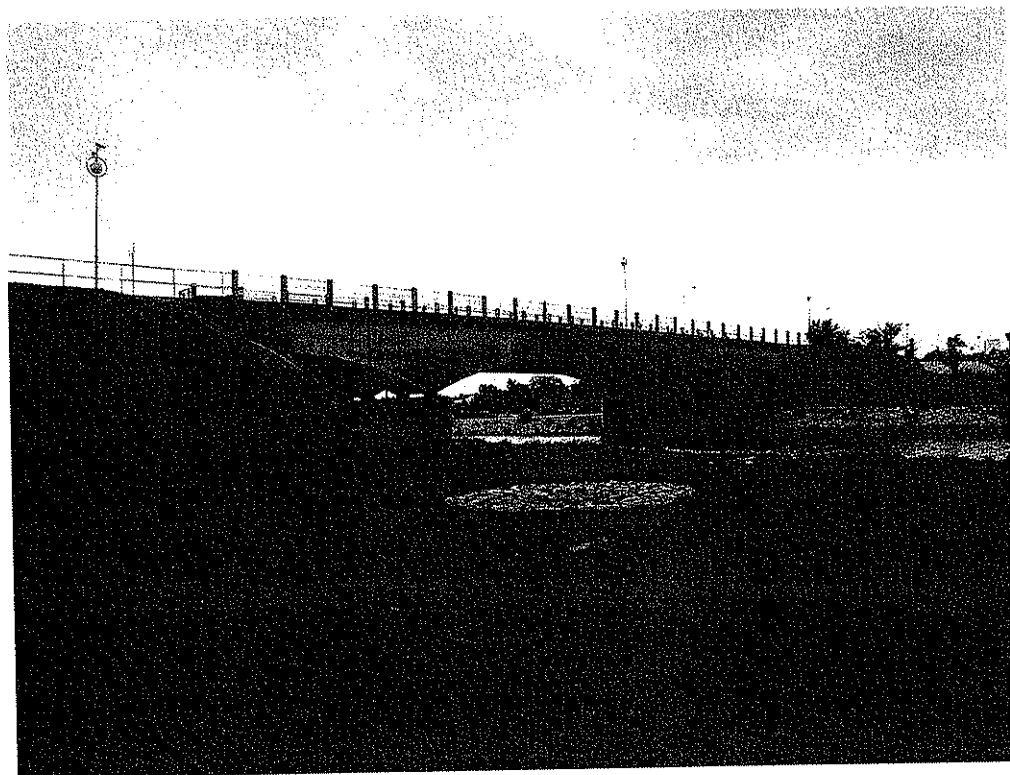
Źródło: Fotografia autora

Fotografia 7 Wjazd na most ze strony m. Sompolno



Źródło: Fotografia autora

Fotografia 8 Zagospodarowanie terenu w rejonie obiektu

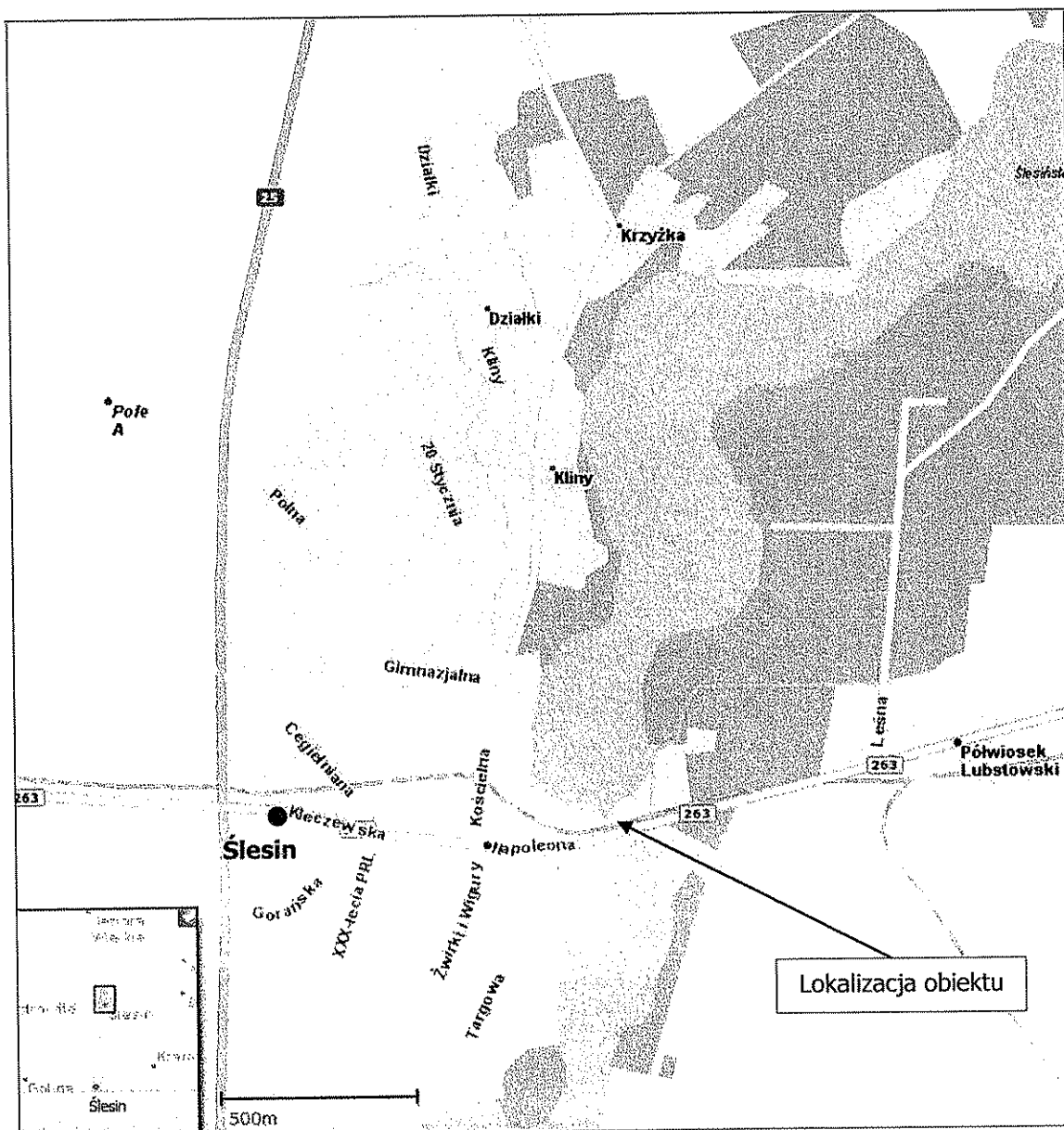


Źródło: Fotografia autora

3. Rodzaj technologii

Planowany jest remont obiektu skutkujący podniesieniem klasy nośności z obecnej C tj. 300 kN do klasy B. Długość mostu ok. 55 m, jezdnia szerokości 7,0 m $+2 \times 0,5 = 8,0$ m, jednostronny chodnik szerokości 1,5 m, szerokość całkowita 11,0 m odwodnienie skanalizowane, obustronne poręcze i bariery energochłonne. Obiekt opraty na przyczółkach. W ramach inwestycji wykonane zostaną dojazdy do obiektu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 449.

Rysunek 2 Lokalizacja inwestycji



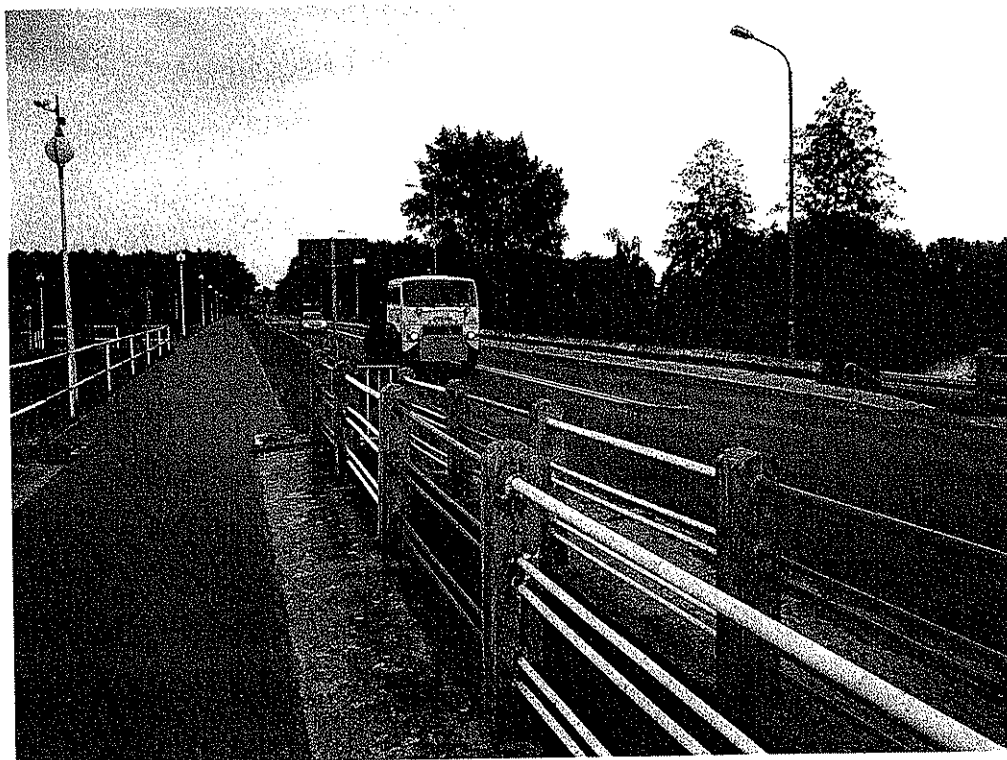
Źródło: GDDKiA

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

WARIANT BEZINWESTYCYJNY

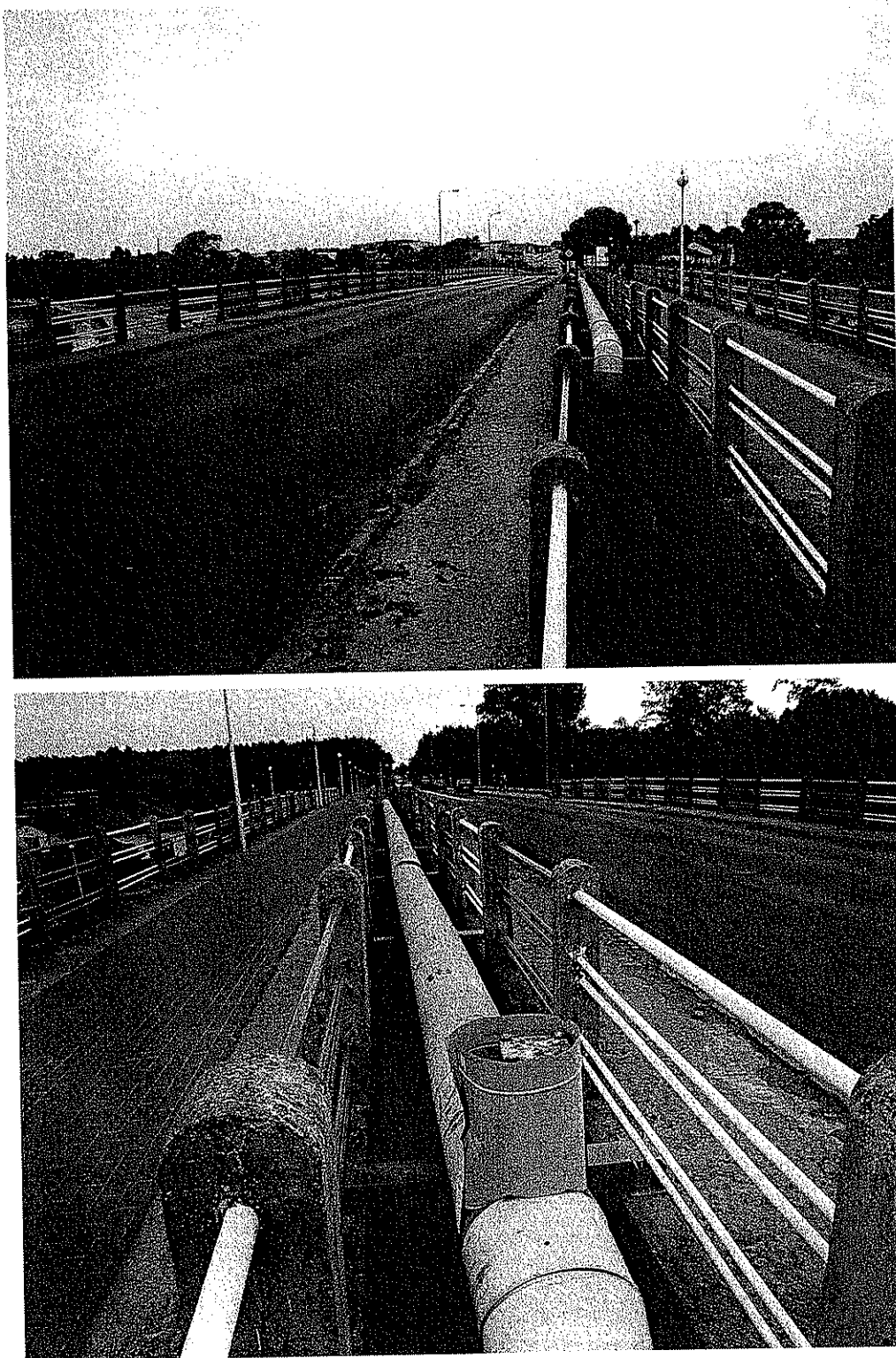
Obiekt mostowy wraz z przyczółkami jest konstrukcją żelbetową, trzyprzęsłową. Koryto główne kanału zawiera się w środkowym przęśle natomiast dwa zewnętrzne znajdują się ponad terasą zalewową. Przyczółki umocnione są umocnione kostką kamienną. Po obu stronach mostu znajdują się zniszczone schody skarpowe z płyt betonowych. Obecna przeprawa mostowa znajduje się w klasie C. Szerokość jezdni na obiekcie to 7 m. Nawierzchnia jezdni znajdująca się na przeprawie jest zniszczona i określana zgodnie z klasyfikacją jako stan D. Most posiada wąskie chodniki po obu stronach obiektu. Obecnie ruch pieszych i rowerzystów odbywa się po obiekcie równoległym z nową ścieżką pieszo rowerową. Obie części przeprawy posiadają metalowe bariero-poręcze. Pomiedzy nimi poprowadzono kable technologiczne wraz z gazociągiem. Dojazd na obiekt odbywa się poprzez drogę poprowadzoną na nasypach zabezpieczonych przez stalowe bariery ochronne. Na obiekcie odwodnienie odbywa się poprzez odpływ powierzchniowy w kierunku skanalizowanych dojazdów do mostu. Konstrukcja wykazuje liczne ślady ubytków betonu, wykruszenia i spękania.

Fotografia 9 Chodnik na obiekcie



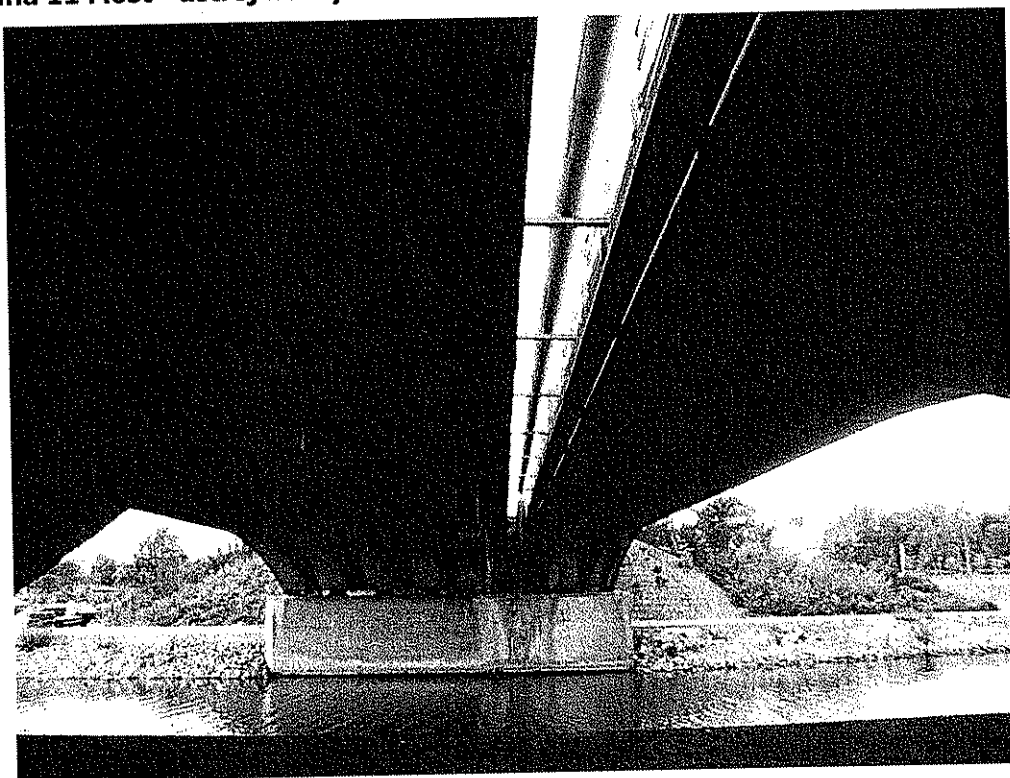
Źródło: Fotografia autora

Fotografia 10 Cieplociąg



Źródło: Fotografia autora

Fotografia 11 Most - ustrój nośny



Źródło: Fotografia autora

I WARIANT INWESTYCYJNY

Długość obiektu: ok 55 m

Rozwiązanie polega na remoncie wraz z podniesieniem klasy nośności

Klasa obiektu B

Długość ok 11 m

Szerokość jezdni 7,0 m + 2x0,5 m

Chodnik szerokości 1,5 m

II WARIANT INWESTYCYJNY

Długość: ok 55 m

Rozwiązanie polega na remoncie bez podniesienia klasy nośności.

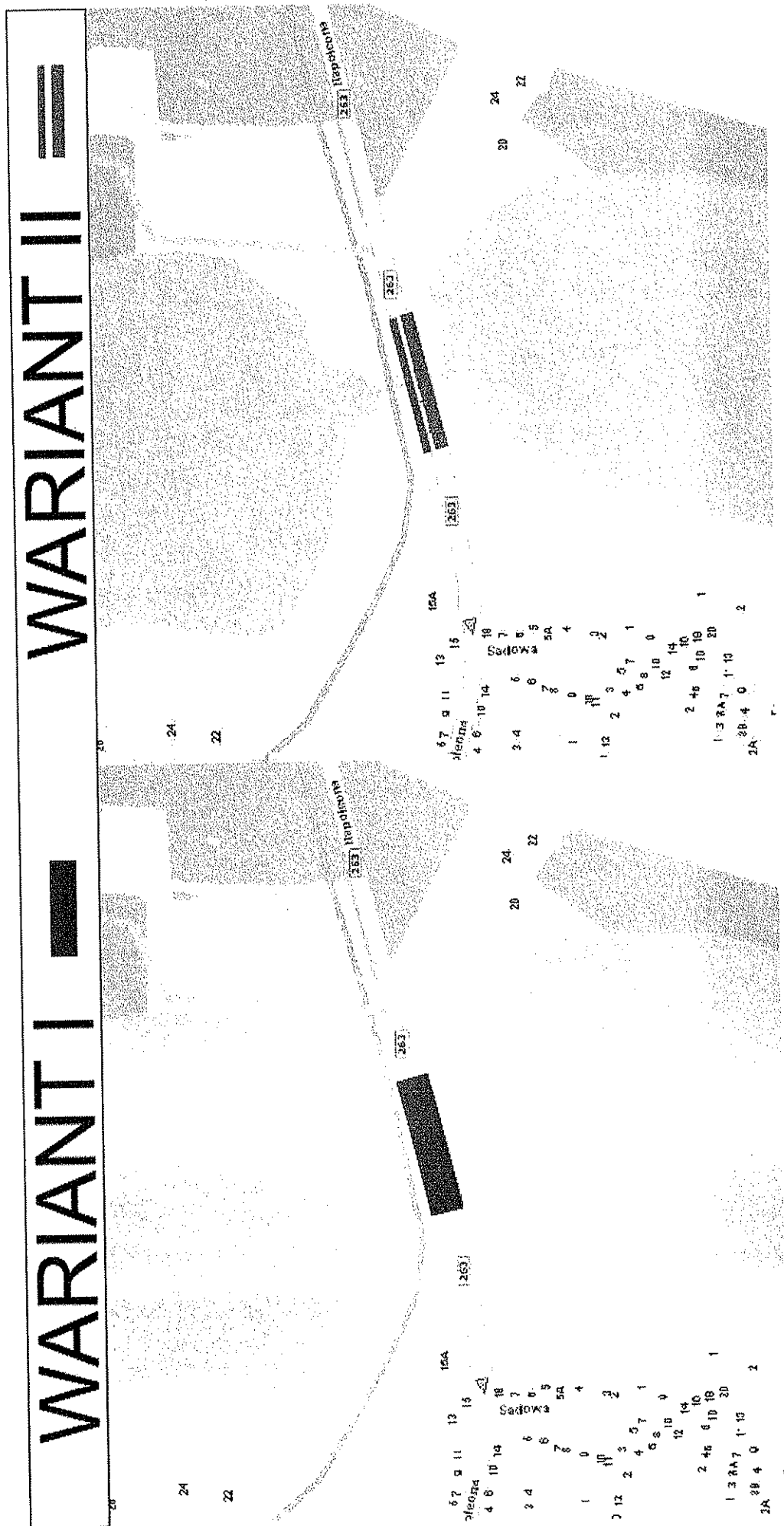
Klasa obiektu C

Długość ok 11 m

Szerokość jezdni 7,0 m + 2x0,5 m

Do realizacji przyjęto rozwiązanie w Wariantcie I. Zwiększający się poziom natężenia ruchu wymusza podniesienie klasy nośności. Względny bezpieczeństwa nakazują wyseparowanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów. Wariant II nie zakładał budowy chodnika.

Rysunek 3 Mapy orientacyjne wariantów inwestycji



Analiza techniczna wykazała, że zaproponowane rozwiązanie jest:

- wykonalne pod względem technicznym,
- zgodne z najlepszą praktyką w dziedzinie projektowania,
- optymalne pod względem zaspokojenia popytu ze strony użytkowników,
- zgodne z obowiązującymi normami prawnymi.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak woda, surowce, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, oraz na potrzeby sanitarne, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

Szacuje się, że w związku z realizacją przedsięwzięcia ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw i energii będzie następująca:

- Wykorzystanie wody szacuje się w ilości około 150 m³
- Wykorzystanie materiałów szacuje się w ilości około:

Tabela 1 Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

L.p.	NAZWA	IŁOŚĆ
1.	Beton konstrukcyjny	50 m ³
2.	Stal zbrojeniowa	30 t
4.	Mieszanka mineralno-bitumiczna	250m ³

Źródło: Opracowanie własne

- Wykorzystanie surowców i paliw szacuje się w ilości około 100 ton paliwa
- Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej i wynosić ono będzie szacunkowo 12 000 kW/h
- Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, ani gazową.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie materiałów niezbędnych do przebudowy musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, w trakcie jego realizacji mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko. Na zminimalizowanie negatywnych oddziaływań istotny wpływ mają wykonawcy robót oraz inspektor nadzoru, poprzez poprzedzenie robót budowlanych szczegółowym planem i harmonogramem.

Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na **etapie realizacji** będą następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku, poza teren przedsięwzięcia.

Zminimalizowanie ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, związane będzie z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn budowlanych w należyтым stanie technicznym.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Zaplecza budowy wraz z bazami sprzętu maszyn, materiałów budowlanych itp. zostaną wyposażone w przenośne sanitariaty. W okresie realizacji inwestycji należy liczyć się ze zwiększoną okresową dostawą zawiesin do wód i gruntów, które będą odbiornikiem spływów drogowych.

Najlepszym zabezpieczeniem przed negatywnym wpływem prac na etapie realizacji inwestycji jest bieżąca kontrola sprawności parku maszynowego, by nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków zanieczyszczeń ropopochodnych (smarów, olejów, ropy). W przypadku awarii nastąpi niezwłoczne usunięcie usterki lub wymiana urządzenia.

W etapie budowy nie powstaną ścieki technologiczne (przemysłowe). Realizacja inwestycji nie wymaga też poboru wody. Woda będzie potrzebna tylko do celów bytowych. Jednak do przenośnych

sanitariatów (typu toi-toi) jest ona dowożona, a ścieki bytowo- gospodarcze - gromadzone w szczelnych zbiornikach i wywożone do oczyszczalni. Ilość wody zależy od liczby korzystających pracowników. Szacuje się, że do spłukiwania sanitariatów zapotrzebowanie wynosi ~10 l/osobę/1 dzień.

Ochrona przed hałasem

Baza sprzętowa nie będzie zlokalizowana w pobliżu zabudowy mieszkaniowej. Ciężki sprzęt używany do budowy może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Użycie maszyn do budowy będzie jednak krótkotrwałe.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów oraz maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych, oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwają się będą w miarę postępowania prac budowlanych.

Szerokość stref wpływu emisji zanieczyszczeń od maszyn budowlanych, ze względu na ich małą liczbę w stosunku do zakładanego natężenia ruchu komunikacyjnego, będzie mała w stosunku do uciążliwości ruchu samochodowego.

Podobnie mały zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac ziemnych. Źródłem emisji w tym wypadku będą prace ziemne związane generalnie z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię. Z uwagi jednak na fakt, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach, odległości ich unoszenia będą niewielkie, bo prędkości ich opadania są duże.

Uciążliwość zakładów produkcyjnych uczestniczących w procesie budowlanym dotyczy przede wszystkim wytwórni mas bitumicznych i zostanie indywidualnie unormowana prawnie przez właściwe terytorialnie organy ochrony środowiska, poprzez wydane pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza.

Wymienione wyżej oddziaływanie inwestycji na środowisko jest ściśle związane z okresem jego realizacji. Uciążliwości mają charakter czasowy.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników.

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- emisja hałasu;
- emisja zanieczyszczeń do atmosfery;
- odprowadzanie wód opadowych,
- odpady.

Emisja hałasu i emisja zanieczyszczeń do atmosfery związane będą z ruchem pojazdów samochodowych. Prognozę ruchu opracowano w oparciu o generalny pomiar ruchu w 2010 r. wykonany na drodze wojewódzkiej nr 263.

Tabela 2 Prognoza ruchu

ROK	Prognoza ruchu, średni dobowy ruch [SDR]w poj./dobę					RAZEM
	samochody osobowe	samochody dostawcze	samochody ciężarowe		autobusy	
			bez przyczep	z przyczepami		
1	2	3	4	5	6	7
2012	3018	262	144	179	28	3631
2013	3120	268	146	185	28	3747
2014	3224	275	149	190	28	3867
2015	3332	282	152	196	28	3990
2016	3433	288	155	202	28	4106
2017	3537	294	159	208	28	4225
2018	3643	301	162	214	28	4348
2019	3753	307	165	221	28	4474
2020	3866	314	168	227	28	4604
2021	3974	320	172	234	28	4728
2022	4085	327	175	241	28	4856
2023	4199	333	179	248	28	4987
2024	4316	340	182	256	28	5121
2025	4436	347	186	263	28	5260
2026	4559	354	189	271	28	5402
2027	4686	361	193	279	28	5547
2028	4816	368	197	288	28	5697
2029	4950	375	201	296	28	5851
2030	5088	383	205	305	28	6009
2031	5217	391	209	314	28	6159
2032	5350	398	213	324	28	6313
2033	5486	406	218	334	28	6471
2034	5625	414	222	344	28	6633
2035	5768	423	226	354	28	6799

Źródło: Opracowanie własne.

Emisja hałasu

Na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 125, poz. 826) wartość dopuszczalną równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dziennej i nocnej, $L_{Aeq} D/N$, ustala się w zależności od rodzaju źródła hałasu oraz sposobu zagospodarowania terenu w jego otoczeniu.

Dla hałasów pochodzących od dróg dopuszczalne wartości poziomów dźwięku A określa się dla przedziałów czasu równych odpowiednio 16-tu godzinom pory dziennej (od 6.00 do 22.00) oraz 8-miu godzinom pory nocnej (od 22.00 do 6.00).

W myśl cytowanego wyżej rozporządzenia Ministra Środowiska dla terenów zabudowy mieszkaniowo – usługowych oraz rekreacyjno – wypoczynkowych należących do kategorii 3, dopuszczalne wartości poziomu dźwięku od drogowych źródeł hałasu ustalone zostały na poziomie:

$L_{Aeq} D = 60 \text{ dB}$ – w porze dziennej,

$L_{Aeq} N = 50 \text{ dB}$ – w porze nocnej.

Charakterystyka źródeł hałasu

Most drogowy w miejscowości Ślesin przechodzący przez kanał Ślesiński jest w stanie zaawansowanej degradacji. Zarówno jezdnia jak i sama konstrukcja wykazują liczne ślady uszkodzeń. Przejście przez kanał jest mostem trzyprzęsłowym o długości ok. 60 m. Szerokość jezdni na moście wynosi 7 m. Po obu stronach znajduje się chodnik o szerokości 1m.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia powstanie obiekt żelbetowy o długości ok. 65 m. Jezdnia posiadać będzie szerokość 7 m. Po obu stronach powstaną pobocza o szerokości 0,5 m oraz chodnik o szerokości 1,5 m.

Prędkość przejazdowa przez most będzie taka sama jak prędkość na pozostałym odcinku drogi wojewódzkiej nr 263. Ze względu na teren zabudowany przyjęto, iż będzie to 50 km/h w porze dziennej i 60 km/h w porze nocnej.

Analizy natężenia i struktury ruchu wykonano dla okresu od 2015 do 2030 roku, w okresach pięcioletnich, bazując na wytycznych do sporządzania prognoz ruchu oraz na wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 roku. W tabeli poniżej przedstawiono szczegółową strukturę i natężenie ruchu na odcinku drogi zawierającej przebudowywany most. W kolejnej tabeli przedstawiono strukturę i natężenie ruchu z podziałem na porę dzienną i nocną.

Tabela 3 Struktura i natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 263

Kategorie pojazdów	2015	2020	2025	2030
Motocykle (b)	38	38	38	38
Samochody osobowe (c)	3332	3866	4436	5088
Samochody dostawcze (d)	282	314	347	383

Samochody ciężarowe bez przyczep (e)	152	168	186	205
Samochody ciężarowe z przyczepami (f)	196	227	263	305
Autobusy (g)	28	28	28	28
Pojazdy rolnicze (h)	10	10	10	10
Razem	3990	4604	5260	6009

Tabela 4 Natężenie i struktura ruchu z podziałem na porę dzienną i nocną

Kategorie pojazdów	Udział w porze nocnej [%]	Pora dzienna				Pora nocna			
		2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
Motocykle (b)	0%	38	38	38	38	0	0	0	0
Samochody osobowe (c)	10%	2999	3479	3992	4579	333	387	444	509
Samochody dostawcze (d)	15%	240	267	295	326	42	47	52	57
Samochody ciężarowe bez przyczep (e)	10%	137	151	167	184	15	17	19	21
Samochody ciężarowe z przyczepami (f)	15%	167	193	224	259	29	34	39	46
Autobusy (g)	5%	27	27	27	27	1	1	1	1
Pojazdy rolnicze (h)	0%	10	10	10	10	0	0	0	0
Razem		3618	4165	4753	5423	420	486	555	634

Do obliczeń akustycznych przyjęto dwie kategorie pojazdów:

Pojazdy lekkie, PL, do których zalicza się pojazdy kategorii c, d;

Pojazdy ciężkie, PC, do których zalicza się pojazdy kategorii b, e-h.

W tabeli poniżej przedstawiono strukturę rodzajową ruchu z podziałem na pojazdy lekkie i ciężkie, w kolejnych latach prognozy 2015-2030, w porze dziennej i nocnej.

Tabela 5 Rodzajowa struktura ruchu

Kategoria pojazdów	Pora dzienna				Pora nocna			
	2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
PL	3239	3746	4287	4905	375	434	496	566
PC	379	419	466	518	45	52	59	68

Jako dane wejściowe do obliczeń hałasu wprowadza się średnie godzinowe obciążenie ruchem oraz udział pojazdów ciężkich w ruchu (w %) z podziałem na porę dzienną i porę nocną. W tabeli poniżej przedstawiono natężenie i strukturę ruchu w postaci wprowadzanej do programu obliczeniowego.

Tabela 6 Struktura danych wprowadzanych do programu obliczeniowego

Format danych	2015		2020		2025		2030	
	PD	PN	PD	PN	PD	PN	PD	PN
poj./h	226	53	260	61	297	69	339	79
v [km/h] – zabudowany	50	60	50	60	50	60	50	60
% PC	10,5%	10,7%	10,1%	10,7%	9,8%	10,6%	9,6%	10,7%

Metodyka prognozowania hałasu samochodowego

Uciążliwość akustyczną hałasu komunikacyjnego określono w oparciu o model proponowany w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku, przy wykorzystaniu technik obliczeniowych, zawartych w programie komputerowym TrafficNoise.

Program TrafficNoise służy do prognozowania hałasu drogowego dla dróg miejskich i pozamiejskich. Opiera się o tzw. tymczasowy model obliczeniowy zgodny z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96", do której odnosi się francuska norma "XPS 31-133". Metodyka ta jest zalecaną w Dyrektywie 2002/49/EU do stosowania w krajach członkowskich UE tymczasową metodyką modelowania hałasu drogowego.

Prognozowanie immisji hałasu w sieci punktów recepcyjnych odbywa się na podstawie znajomości parametrów geometrycznych źródeł oraz ich mocy akustycznej określonej w sposób teoretyczny na podstawie danych charakteryzujących odcinek drogi zgodnie z cytowaną metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96" i odpowiadającą jej francuską normą "XPS 31-133". Pozwala to określić równoważny poziom dźwięku w wybranym punkcie na podstawie znajomości położenia źródeł (odcinków dróg) oraz ich parametrów akustycznych, charakterystyki podłoża terenu, przy uwzględnieniu zjawisk ekranowania przez ekrany naturalne i urbanistyczne.

Obliczone wartości równoważnego poziomu hałasu samochodowego zależą od dokładności prognozy natężenia ruchu. Z prostych symulacji wynika, iż fluktuacje dobowe, tygodniowe lub sezonowe potoków ruchu, nie przekraczające 20 % średniego ruchu dobowego (ŚDR), spowodują zmianę wartości poziomu równoważnego nie większą niż 1 dB. Podobnie, jeśli błąd prognozy nie przekracza 20 % – nie pociąga to zmiany wartości poziomu równoważnego dźwięku o więcej niż 1 dB.

Zmiana poziomu dźwięku o 1 dB nie jest spostrzegana przez człowieka, a więc 20 % fluktuacje natężenia ruchu lub 20 % błąd prognozy nie powodują zauważalnej przez człowieka zmiany klimatu akustycznego.

Prognozę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono w roku 2025. Uznano, iż dziesięcioletni okres prognozy wydaje się najbardziej optymalny i pozbawiony znaczącego błędu.

Ocena stanu klimatu akustycznego

Ocenę zagrożenia klimatu akustycznego wykonano dla obserwatora zlokalizowanego na wysokości II kondygnacji (4.0 m nad poziomem terenu), poprzez określenie maksymalnych zasięgów oddziaływania hałasu o wartościach normatywnych 60 dB i 55 dB w porze dziennej i 50 dB w porze nocnej.

W tabeli poniżej przedstawiono maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu o wartościach dopuszczalnych 60, 55 i 50 dB w roku 2025, liczone od osi drogi. Obszar wokół drogi, którego granice stanowią izolinie 60 dB (w niektórych przypadkach – 55 dB) w porze dziennej i 50 dB w porze nocnej stanowi obszar, w którym nie będą zachowane standardy jakości środowiska. Oddziaływania przedsięwzięcia w postaci izolinii poziomu hałasu dla roku prognozy 2025 przedstawiono na rysunku 1. Przedstawiono oddziaływanie skumulowane, jako oddziaływanie większego odcinka drogi wojewódzkiej niż odcinek podlegający przebudowie.

Tabela 7 Maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu o poziomie dopuszczalnym 60 dB, 55 dB i 50 dB w roku prognozy 2025 dla drogi wojewódzkiej 263

Poziom hałas [dB]	Prędkość ruchu [km/h]	
	50	60
50 (pora nocna)	-	56 m
55 (pora dzienna)	47 m	-
60 (pora dzienna)	19 m	-

W ww. zasięgu oddziaływania drogi wojewódzkiej nie znajdują się żadne tereny wymagające ochrony akustycznej. Uzyskane wartości są dużo niższe niż dopuszczalne poziomy hałas, przypisane tym terenom. Jedynie w punktach położonych poza zakresem opracowania, leżących przy drodze mogą występować przekroczenia poziomu dopuszczalnego w wysokości maksymalnie 7 dB w porze nocnej.

Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Źródłami zanieczyszczenia powietrza będą spaliny z silników pojazdów. W wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów wydalone są następujące podstawowe zanieczyszczenia:

tlenki azotu,
tlenek węgla,
węglowodory,
pył zawieszony.

Maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń, nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia zarówno uśrednionych do jednej godziny jak i średniorocznych już na powierzchni jezdni, dlatego wpływ ruchu samochodowego na stan aerosanitarny środowiska ograniczy się tylko do pasa jezdni nie wpływając na jego pogorszenie poza obszarem pasa drogowego, a tym samym projektowana budowa nie będzie miała wpływu na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz na obszary NATURA 2000.

Wielkość emisji zanieczyszczeń została obliczona na podstawie wskaźników emisji zanieczyszczeń. W wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów wydalone są następujące podstawowe zanieczyszczenia:

- tlenki azotu,
- tlenek węgla,
- węglowodory,
- pył zawieszony.

Biorąc pod uwagę wielkość emisji poszczególnych zanieczyszczeń emitowanych w wyniku spalania paliw w poruszających się pojazdach oraz ich normy dopuszczalnych stężeń, a także doświadczenia z wcześniej wykonywanych ocen oddziaływania na środowisko, w których określano emisję spalin samochodowych, dalszej analizie poddano jedynie stężenia tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu).

Emisja tego zanieczyszczenia decyduje o wielkości przekroczeń emisji dopuszczalnej, w tym stężeń średniorocznych, a tym samym o szerokości ewentualnych obszarów przekroczeń stężeń dopuszczalnych.

W celu wykonania obliczeń z zakresu przekroczeń stężeń dopuszczalnych, analizowane drogi podzielono na odcinki o długości 100 m, na których utworzono liniowe emitory zastępcze, reprezentujących emisję spalin z paliwa spalonego na tym odcinku drogi. Program, w obliczeniach, emitory liniowe zastępuje emitarami punktowymi.

Maksymalne sumaryczne stężenia jednogodzinne zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych obliczono w punktach usytuowanych w osi 100 m odcinków analizowanych dróg. Punkty obserwacji usytuowane były co metr po obu stronach rozpatrywanych dróg. To znaczy, że program obliczeniowy obliczał stężenia w przekrojach prostopadłych do przebiegu dróg, które praktycznie są jednakowe wzdłuż drogi.

Z uwagi na małą wysokość punktów emisji (rury wydechowe pojazdów usytuowane są maksymalnie do 0,5 m nad poziomem jezdni) usytuowanie przekroju obliczeniowego w osi odcinka 100 m jest wystarczające, ponieważ wpływ emisji zanieczyszczeń z samochodów znajdujących się ponad 50 m od przekroju pomiarowego jest znikomy.

Ze względu na małą wysokość punktów emisji maksymalne stężenia powstają na poziomie ziemi i nie ma potrzeby liczenia ich na poziomie zabudowy, bo będą one zawsze mniejsze niż na poziomie ziemi. Wydruki rozkładu stężeń maksymalnych (jednogodzinnych i średniorocznych) przedstawiają wyniki w przekroju prostopadłym do osi drogi.

Do obliczeń emisji posłużono się dopuszczalnymi wskaźnikami emisji z silników pojazdów samochodowych obowiązującymi w Unii Europejskiej.

Wskaźniki te zawarte są w Dyrektywie 93/59/EC (normy EURO I i EURO II) oraz w Dyrektywie 98/69/EC (normy EURO III, EURO IV i EURO V).

Okresy obowiązywania poszczególnych norm są następujące:

- norma EURO I od 1992 r. dla samochodów osobowych,
od 10. 1994 r. dla samochodów dostawczych,
od 1992 r. dla samochodów ciężarowych,
- norma EURO II od 1996 r. dla samochodów osobowych,
od 1998 r. dla samochodów dostawczych,

od 10. 1998 r. dla samochodów ciężarowych,

- norma EURO III od 2000 r. dla samochodów osobowych,

od 2000 r. dla samochodów dostawczych,

od 10. 2000 r. dla samochodów ciężarowych,

- norma EURO IV od 2005 r. dla samochodów osobowych,
od 2005 r. dla samochodów dostawczych,
od 10. 2005 r. dla samochodów ciężarowych
- norma EURO V od 2009 r. dla samochodów osobowych,

od 2010 r. dla samochodów dostawczych,

od 10. 2008 r. dla samochodów ciężarowych

Do obliczeń uciążliwości ruchu samochodowego i wyznaczenia obszarów stężeń ponadnormatywnych wzdłuż projektowanej drogi przyjęto następujące założenia:

➤ Pojazdy z silnikami Diesla stanowią:

- 15 % wśród samochodów osobowych,
- 60 % wśród samochodów dostawczych,
- 100 % wśród samochodów ciężarowych.

Obliczone według powyższych założeń wielkości emisji tlenków azotu, przypadające na każde 100m analizowanych odcinków drogi, podano w tabeli poniżej.

Tabela 8 Szacunkowe wielkości emisji tlenków azotu, przypadająca na 100 m bieżących analizowanego fragmentu dla roku 2015 i 2025

Rok prognozy	Emisja NO _x na 100-metrowy	
	[g/dobę]	[kg/rok]
1	2	3
Rok 2015	12,9	4,71
Rok 2025	13,2	4,82

Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych

Jedynie na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. Ponieważ źródła tych ścieków wystąpią okresowo, dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitariaty.

Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Nie występują.

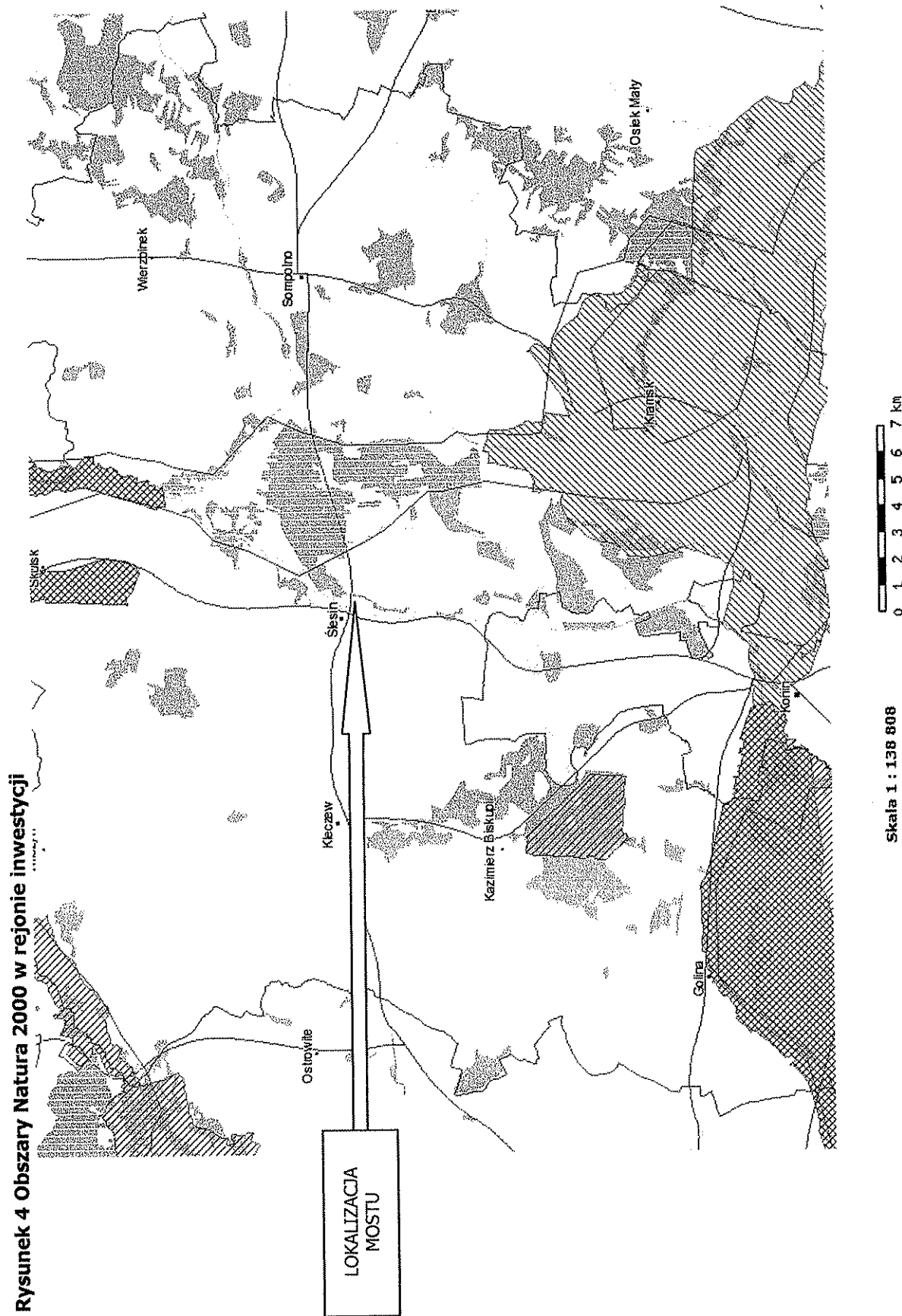
8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie przewiduje się możliwych transgranicznych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko, gdyż omawiana inwestycja zlokalizowana jest w dużej odległości od granic państwa polskiego. Nie ma możliwości, by analizowana droga wpłynęła niekorzystnie na państwa sąsiadujące z Polską, a ewentualnie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji zanieczyszczenia przedostały się poza granice naszego państwa.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Inwestycja, polegająca na przebudowie mostu przez kanał Warta – Gopło w m. Ślesin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263 zlokalizowana jest na terenie Goplańsko-Kujawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, który swoim zasięgiem obejmuje okolice jez. Pątnowskiego oraz tereny miasta położone po wschodniej stronie kanału Warta-Gopło. W obszarze tym obowiązują ograniczenia zawarte w uchwale nr 53 WRN w Koninie z dnia 29 stycznia 1986 roku oraz w rozporządzeniu nr 14 Wojewody Konińskiego z dnia 23.07.1998 r (Dz. Urz. Woj. Konińskiego Nr 28 poz.144). Obszar o powierzchni 61.500 ha rozciąga się na terenie połodowcowych jezior rynnowych, obejmując także fragment kanału Warta – Gopło. Jego krajobraz to mozaika lasów mieszanych, łąk, pól uprawnych i jezior. Bogato rozwinięta linia brzegowa Gopła, liczne wysepki oraz płaskie brzegi sprzyjają rozwojowi rozległych szuwarów, łąk oraz wilgotnych lasów łęgowych, które są najcenniejszym elementem tutejszej szaty roślinnej. Rejon ten to także miejsca lęgowe ptactwa wodnego, błotnego i lądowego, w tym tak rzadkich gatunków jak: czaple purpurowe i bataliony. Podczas wiosennych i jesiennych wędrówek w regionie tym zatrzymują się na odpoczynek gęsi białoczelne i zbożowe, którym często towarzyszą stada żurawi.

Przedmiotowy projekt będzie realizowany poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem wielkopolskich obszarów Natura 2000, a tym samym poza siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których je wyznaczono. Wobec powyższego nie jest prawdopodobne by jego realizacja mogła być przyczyną pogorszenia się stanu chronionych siedlisk poprzez fizyczną ich degradację, zmniejszenie powierzchni, zmianę cech charakterystycznych oraz by mogła negatywnie wpływać na stan populacji chronionych gatunków zwierząt i roślin oraz spójność sieci obszarów Natura 2000.



10. Spis załączników

- Załącznik 1 Mapa ewidencyjna
Załącznik 2 Wypis z rejestru gruntów

STAROSTA KONIŃSKI
 POWIATOWY OŚRODEK DOKUMENTACJI
 GEODEZYJNEJ I KARTOGRAFICZNEJ W KONINIE
 Reprodukowanie, rozpowszechnianie
 i rozprowadzanie niniejszego dokumentu
 wymaga zezwolenia, o którym mowa
 w art. 18 ustawy z dnia 17 maja 1959 r.
 - Prawo geodezyjne i kartograficzne
 (Dz. U. Nr 30, poz. 143, z późniejszymi
 zmianami)
 Konin: **0.6. WRZ. 2011**
 (miejscowość) (data)

K. 409-2428/2011

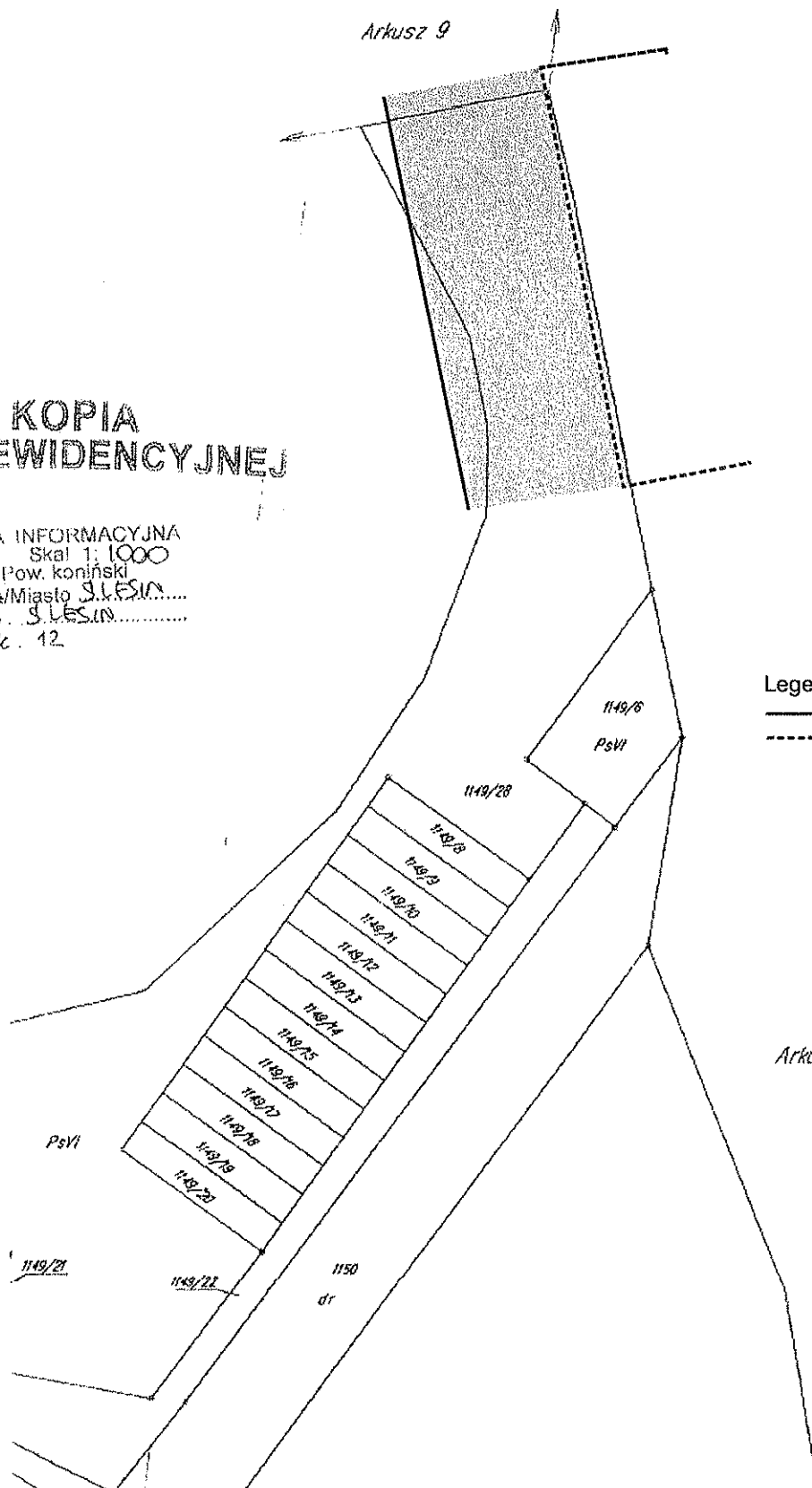
STAROSTA KONIŃSKI
 POWIATOWY OŚRODEK DOKUMENTACJI
 GEODEZYJNEJ I KARTOGRAFICZNEJ W KONINIE
 Podwładza, iż zgodność niniejszej mapy z orygina-
 łem przysłał do Powiatowego Zarządu Geodezyjnego
 i Kartograficznego
 i zaświadka, że niniejsza mapa jest zgodna z oryginałem
 Mapy jest mapą dla celów służby terenowej projektowych
 Konin: Z up. Starosty
 (data) (podpis) *[Podpis]*
[Podpis]

Powiatowy Ośrodek Dokumentacji
 Geodezyjnej i Kartograficznej

Arkusz 9

KOPIA MAPY EWIDENCYJNEJ

MAPA INFORMACYJNA
 Skala 1:1000
 Pow. koniński
 Gmina/Miasto S. LESIN
 Obręb S. LESIN
 ark. 12



Legenda

- zakres oddzieliania akustycznego
- zakres robót budowlanych

Arkusz 14

Mapa

Arkusz 9

STAROSTA KONIŃSKI
POLSKI OŚRODEK DOKUMENTACJI
GEOGRAFIKI I KARTOGRAFICZNEJ W KONINIE
Reprodukowanie, rozpowszechnianie
i rozprowadzanie niniejszego dokumentu
wymaga zezwolenia, o którym mowa
w art. 13 ustawy z dnia 17 maja 1989 r.
- Prawo geodezyjne i kartograficzne
(Dz. U. Nr 30, poz. 163 - późniejszymi
zmianami)
Konin: 06 WRZ 2011
(data) (podpis)

KOPIA
MAPY EWIDENCYJNEJ

MAPA INFORMACYJNA
Skala 1:2000
Pow. koniński
Gmina/Miasto: SŁĘSIM
Obręb: SŁĘSIM
ark. 14

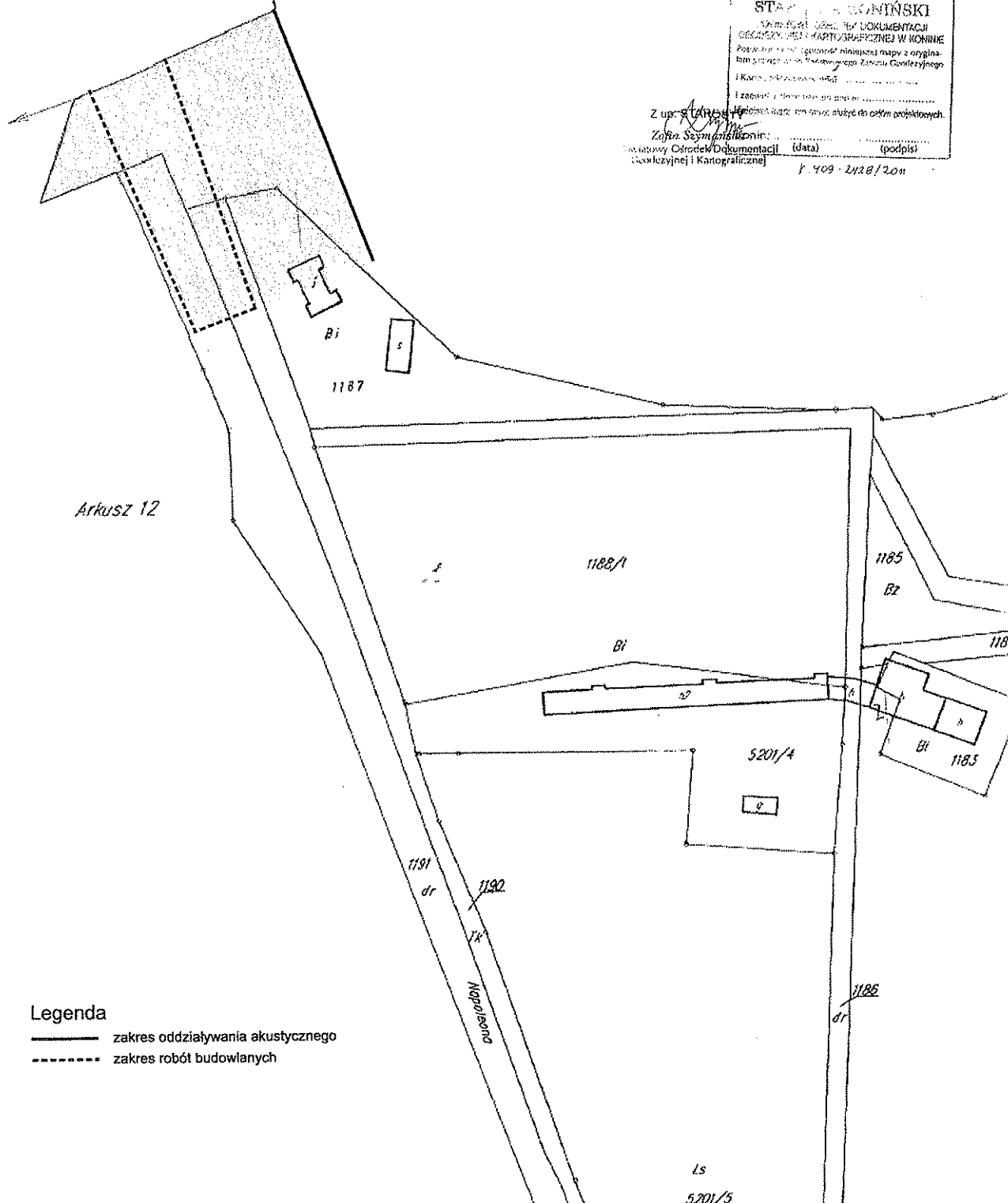
STAROSTA KONIŃSKI
POLSKI OŚRODEK DOKUMENTACJI
GEOGRAFIKI I KARTOGRAFICZNEJ W KONINIE
Reprodukowanie, rozpowszechnianie
i rozprowadzanie niniejszej mapy z orygina-
łem wymaga zezwolenia, o którym mowa
w art. 13 ustawy z dnia 17 maja 1989 r.
- Prawo geodezyjne i kartograficzne
(Dz. U. Nr 30, poz. 163 - późniejszymi
zmianami)
Z up. Starosty Konin:
Zofia Szymankiewicz (data) (podpis)
Polski Ośrodek Dokumentacji
Geograficznej i Kartograficznej

P. 409 - 2128/201

Arkusz 12

Legenda

- zakres oddziaływania akustycznego
- - - - - zakres robót budowlanych



LS

5201/5

STAROSTA KONIŃSKI

z dnia: 2011-10-10

NAZWISKO I IMIĘ (NAZWA)

CHW, UDZIAŁ, GRUPA, ADRES ZAMIESZKANIA (SIEDZIBA)

NAZWA OBRĘBU	ARKUSZ	DZIAŁKA	POW. DZIAŁKI	POŁOŻENIE DZIAŁKI, PODSTAWA NABYCIA,		NIERUCHOMOŚĆ, JEDNOSTKA
Gmina : 301012_4-ŚLESIN - MIASTO						
BABACZ MARTA (GRZEGORZ, TERESA)				wl 1/1 7.2	ŚLESIN ul. ZAWADZKIEGO 8	
ŚLESIN	2	233	0.1022	[położ.:]	[KW 25392]	G18
GMINA ŚLESIN				wl 1/1 4		
ŚLESIN	9	663	2.4388	[położ.:]	[D7228-12810/95 43867]	G930
NIEUSTALONY				wl 1/1 15		
ZACHODNIA DYREKCJA OKRĘGOWA KOLEI PAŃSTWOWYCH				uk 1/1 1.7	ŚLESIN	
W POZNANIU - ZARZĄD KOLEI DOJAZDOWYCH						
ŚLESIN	9	664	0.4503	[położ.:]	[]	G559
ŚLESIN	14	1190	0.4636	[położ.:]	[]	G559
STASZAK SŁAWOMIR TOMASZ (TADEUSZ, STANISŁAWA)				wl 1/1M 7.2	KONIN ul. KONWALIOWA 2 / 26	
STASZAK MARZENA EWA (JAN, JANINA)				wl M	KONIN ul. KONWALIOWA 2 / 26	
ŚLESIN	9	725	0.1986	[ulica: NAPOLEONA]	[KW KN1N/00010937/4]	G890
NIEUSTALONY				wl 1/1 15		
PREZYDIUM MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ-DROGI				wd 1/1 1.7	-	
PUBLICZNE						
ŚLESIN	9	688	0.7124	[ulica: NAPOLEONA]	[]	G1284
ŚLESIN	14	1191	0.7560	[ulica: NAPOLEONA]	[]	G1284
SKARB PAŃSTWA-AGENCJA NIERUCHOMOŚCI ROLNYCH				wl 1/1 1	-	
ŚLESIN	12	1149/28	0.8748	[położ.:]	[KW KN1N/000615559/2]	G599
SKARB PAŃSTWA-PREZES KRAJOWEGO ZARZĄDU GOSPODARKI				wl 1/1 1	-	
WODNEJ						
REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ				za 1/1 1.7	61-760 POZNAŃ ul. SZEWSKA 1	
ŚLESIN	14	1152	53.3570	[położ.: JEZIORO ŚLESIŃSKIE]	[KW 66931]	G1178
GMINA ŚLESIN				wl 1/1 4		
ŚLESIN	14	1187	0.5137	[ulica: NAPOLEONA]	[KW KN1N/00085612/6]	G595

Dokument niniejszy jest wypisem
z opisowych danych ewidencji gruntów
i budynków, wydany
na wniosek z dn. 03.10.2011
nie przeznaczonym do dokonania
wpisu w księdze wieczystej

Nie podlega opłacie skarbowej
na podstawie art. 3 Ustawy o opłacie
skarbowej z 16 listopada 2006 r.
(Dz.U. nr 225 poz.1635)

Z up. Starosty
Irena Gabryszak
Dział Katastru

Powiatowego Ośrodka Dokumentacji
Geodezyjnej i Kartograficznej w Koninie

2011 10 10

WYPIS UPROSZCZONY Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2011-12-29

STAROSTA KONIŃSKI

E - 2931 /2011

Strona 1

NAZWISKO I IMIĘ (NAZWA)				ChW,UDZIAŁ,GRUPA, ADRES ZAMIESZKANIA (SIEDZIBA)	
NAZWA OBRĘBU	ARKUSZ	DZIAŁKA	POW.DZIAŁKI	POŁOŻENIE DZIAŁKI, PODSTAWA NABYCIA,	NIERUCHOMOŚĆ, JEDNOSTKA
Gmina : 301012_5-ŚLESIN - OBSZAR WIEJSKI					
SKARB PAŃSTWA				wł 1/1 1	
REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ				za 1/1 1.7	61-760 POZNAŃ ul. SZEWSKA 1
MIKORZYN	3	233/1	135.1200	[ulica: JEZIORO MIKORZYŃSKIE] [KW 61064]	G234

Dokument niniejszy jest wypisem
z opisowych danych ewidencji gruntów
i budynków, wydany *12.12.2011*
do celów projektowych
nie przeznaczonym do dokonania
wpisu w księdze wieczystej.

2011 12 29

Z up. STAROSTY

Nadlewski
Maria Nadlewski

Dział Kastru

Powiatowego Ośrodka Dokumentacji
Geodezyjnej i Kartograficznej w Koninie

Nie podlega opłacie skarbowej
na podstawie art. 3 Ustawy o opłacie
skarbowej z 16 listopada 2006 r.
(Dz.U. nr 225 poz.1635)