

-64+000. Powierzchnia występowania żurawia w tym rejonie wynosi około 101 ha, a powierzchnia bezpośredniego zniszczenia jego siedliska wyniesie około 4 ha. Ze względu na to, że droga w okolicy ww. plikietazu przebiega na nasypie – teren położony na południe od trasy zostanie odłączony od głównego obszaru bytowania żurawia. Można zatem przewidywać, że aktualny zasięg występowania ptaków tego gatunku zostanie zmniejszony o około 12 ha, tj. ok. 12%. Na analizowanych obszarach miejsca gniazdowania żurawia położone są w odległości około 380 m (rejon km 61+500) i w odległości około 420 m (rejon km 63+700) od drogi. Jak wynika z aktualnych badań, ptaki te ostatnio zmieniły swoje zachowanie i przyszywały się do obecności człowieka. Dlatego też trudno jest ocenić, czy generowany podczas budowy i eksploatacji drogi hałas przyczyni się do opuszczenia przez nie dotychczasowych miejsc legowych. W odległości około 3,0 km od aktualnych miejsc bytowania żurawia położone są, tzw. Łąki pod Bralinem, które mogą stanowić dla żurawia alternatywne miejsce bytowania, jeśli dojdzie do opuszczenia dotychczasowych ich rewiru. Ponieważ od wielu lat obserwuje się wzrost liczebności tego gatunku, nie tylko w Polsce, ale i Europie, a krajowa populacja oszacowano na około 5000 - 6000 par, budowa drogi, która może spowodować przeniesienie się 1-2 par legowych w bardziej odległe miejsce nie powinna wpłynąć na stan zachowania tego gatunku w Polsce, ani w województwie wielkopolskim. Jednakże, w celu uniknięcia sytuacji porzucenia przez żurawia złożonych jaj, nałożono warunek, aby prace przygotowawcze związane z wykonaniem niwelacji terenu i zagospodarowaniem terenu budowy wraz z budową tymczasowych obiektów w rejonie występowania żurawia rozpocząć przed ich sezonem legowym (tj. przed 1 marca), w celu wykluczenia możliwości założenia przez niego gniazda w pobliżu pasa drogowego. Planowana inwestycja nie wpłynie na zintensyfikowanie stanowiska błoniaka stawowego *Circus aeruginosus*. Najbliżej zlokalizowane miejsce zerowania tego ptaka stwierdzono w odległości około 300 m od drogi w rejonie km 64+000. Z kolei rejonu dogodne do gniazdowania błoniaków znajdują się w obrębie „Łąk koło Bralina”, w odległości ponad 3 km od inwestycji. Jest to odległość wystarczająca, aby uznać, że budowa drogi nie wpłynie na stan i zachowanie populacji błoniaka stawowego w tym rejonie. Stwierdzony w rejonie km 57+000 i 63+000 dziesięć czarny *Dryocopus martius* w kompleksie leśnym koło Bralina i Sokołink. W rejonie trasy obserwowany był sporadycznie. Planowana trasa nie zniszczy miejsc legowych tego gatunku, jednak ze względu na generowany przez maszyny budowlane hałas i drgania – może dojść do sytuacji, że ptaki opuszczą swoje aktualne miejsca bytowania i przeniosą się w głąb kompleksu leśnego. Na całej długości trasy obserwowano świergotka polnego *Anthus campestris*. Gatunek ten związany jest z typowym krajobrazem rolniczym, a główne zagrożenie to zniszczenie siedlisk gniazdowych w wyniku zmiany krajobrazu rolniczego. Nie stwierdzono, aby był on wrażliwy na hałas, w związku z czym nie ma przesłanek do tego, aby stwierdzić, że ptaki te opuszczą swoje dotychczasowe siedliska. Samo zajęcie terenu pod pas drogowy przyczyni się do uszczuplenia miejsc legowych oraz zerowiskowych, jednak będzie to mało istotne zmniejszenie się terenu dogodnych do bytowania dla gatunku. Na całej długości trasy, jednak w znacznej odległości od niej, notowano obecność także gąsiorka *Lanius collurio*.

W celu minimalizacji negatywnego wpływu inwestycji na ptaki, nałożono warunek, aby wyznaczyć drogę prowadzącą poza sezonem legowym ptaków tj. od 16 lipca do 14 marca. Zgodnie z § 7 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. Nr 237, poz. 1419), w stosunku do zwierząt objętych ochroną prawną obowiązującą szereg zakazów m.in. zakaz zabijania, okaleczania, niszczenia ich jaj, postaci młodocianych, gniazd i siedlisk. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa w ww. rozporządzeniu, należy zwrócić się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o zezwolenie na odstępstwa od zakazów, o których mowa powyżej. Organy te, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 wyżej cytowanej ustawy o ochronie przyrody, w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych gatunków oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek

wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt. 1-6 ustawy o ochronie przyrody, mogą wydać zgodę na odstępstwo od tych zakazów.

Na terenie leśnym, leżącym w obrębie obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórze Ostrowsko i Kotlina Odolanowska”, a także na przyległych łąkach i polach w rejonie inwestycji stwierdzono występowanie: sarny *Capreolus capreolus*, jelenia *Cervus elaphus elaphus*, dzika *Sus scrofa*, zająca szaraka *Lepus europaeus*, lisa *Vulpes vulpes* i borsuka *Meles meles*. Pozostałe ssaki reprezentowane były przez mniejsze zwierzęta, takie jak wydra *Lutra lutra*, kret europejski *Talpa europaea* i kuna leśna *Nyctaleus nyctaleus*. Na obrzeżach lasów obserwowano jeża wschodniego *Euroscorpius romanus*, ryjówkę aksominną *Sorex araneus*, a także wiewiórkę pospolitą *Sciurus vulgaris* oraz lasice *Mustela putorius*. W ekosystemach złożonych z cieków prowadzących przez cały rok wodę oraz zadrzewień bądź lasów występują również bóbry *Castor fiber*, którego największą w rejonie inwestycji populację lokalną stwierdzono w sąsiedztwie rzeki Samicy w gm. Bralin. Osobną grupę stanowią nietoperze. Z informacji pochodzących z Nadleśnictwa Syców wynika, że w rejonie inwestycji, w odległości od 1-5,5 km od pasa drogowego zlokalizowanych jest kilka schronień zimowych i lenich nietoperzy, głównie gacka brunatnego *Plecotus auritus*. Zidentyfikowano dwie kolonijne z drogą trasy przebiegu tych nietoperzy, tj. wzdłuż granicy lasu w miejscowości Tabor Wielki (ok. 60+000-61+700 km) i wzdłuż rzeki Samicy (ok. 64+000-65+500 km).

Etap budowy drogi będzie wiązał się z hałasem oraz wzmożonym pyleniem, a także zwiększoną obecnością ludzi i dodatkowym oświetleniem. Będzie to czynniki powodujące płoszenie zwierząt, które na ten okres prawdopodobnie przeniosą się na dalsze tereny. Działania związane z realizacją inwestycji będą krótkotrwałe i przemijające, jednak sam teren przewidziany pod inwestycję, zostanie bezpowrotnie zniszczony. Szczególnie ważnym elementem wpływającym na zwierzęta już w fazie budowy, a potem w trakcie eksploatacji drogi jest fragmentacja terenu oraz częściowa utrata bazy pokarmowej. Aby zminimalizować ten rodzaj oddziaływania, przewiduje się budowę przejść dla zwierząt: 7 dla zwierząt dużych, 14 dla zwierząt małych i 33 dla płazów, a także wspomagające ogrodzenia naprowadzające, kierunkujące zwierzęcia w ich stronę. Przejścia wybudowane w km 58+125, 61+300 i 64+710 będą z powodzeniem wykorzystywane również przez nietoperze. Rozwiązaniem wspomagającym wykorzystanie przejść i przepustów przez zwierzęta będzie obustronne ogrodzenie drogi siatką ze zmniejszającą się wielkością oczek ku dołowi. Ogródnienie to będzie stanowiło ochronę dla zwierząt przed ich niekontrolowanym wtargnięciem na drogę oraz będzie je naprowadzać w kierunku przejść.

W celu zapewnienia odpowiedniego wykonywania robót, wyżej wymienionych warunków, a także zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i wykrywania zagrożeń dla zwierząt nałożono warunek, aby prace związane z realizacją inwestycji określone w pkt. 1.12-1.14 oraz wynikające z decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 23.02.2011 r. znak: WOO-11.4200.5.2011.JC o środowiskowych uwarunkowaniach podtrzymywanej decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 02.02.2012 r. znak: DOOS-11.4200.93.2011.16 określone w pkt. 1.2.17, 1.2.19, 1.2.23, 1.3.19 wykonywać pod nadzorem przyrodnika.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porównawczej w ramach, której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równowaznego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. Wskazano, aby dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu oraz ukształtowania terenu zlokalizować co najmniej jeden punkt pomiarowy, przy czym określono szczegółową lokalizację 27 punktów.