

# KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

## 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie ciągu komunikacyjnego ulic: Łąkowa – Kraszewskiego – Teatralna w Węgorzewie wraz z zagospodarowaniem i zmianą struktury terenów przyległych. Polegającej na wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni jezdni i wybudowaniu ciągów pieszo - rowerowych i chodników na odcinku o długości ok. 1,32 km. Planowane przedsięwzięcie usytuowane będzie na działkach o nr ewid.: 283/2; 262; 281; 280; 282; 264; 251/1; 261/14; 615/2; 259; 630; 827/2; 884/1; 916 obręb geodezyjny 01 Węgorzewo i działkach o nr ewid.: 4; 32; 71/1; 31; 18 obręb geodezyjny 02 Węgorzewo, w miejscowości Węgorzewo, pow. węgorzewski, woj. warmińsko – mazurskie.

## 2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi na odcinku ok. 1,32 km wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie. Obecny stan drogi jest zły. Posiada nawierzchnię bitumiczną i gruntową. Liczne ubytki, deformacje oraz koleiny nie wpływają pozytywnie na użytkowanie drogi. Projekt przewiduje wycinkę drzew znajdujących się bezpośrednio w miejscu projektowanej jezdni i chodników (około 25%). Przewiduje się zadrzewienie terenów przyległych zielenią wysoką i niską oraz obsianie trawą.

## 3. Rodzaj technologii

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym.

### Zakres robót:

- wykonanie robót ziemnych (w tym odwodnienie korpusu drogowego)
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni
- wykonanie ciągów pieszo – rowerowych
- wykonanie chodników
- wykonanie poboczy
- wykonanie zjazdów
- wykonanie oznakowania

## 4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Ze względu na przebieg inwestycji przez teren zabudowy miejskiej nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia.

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

- **woda** – na etapie budowy wystąpi niewielkie zużycie wody do celów technologicznych (wykonywanie podbudowy, nawierzchni). Nie przewiduje się wykorzystywania wody do utrzymania drogi;

- **energia** – nie będzie wykorzystywana;
- **paliwa** – na etapie budowy stanowią napęd maszyn i sprzętu budowlanego. Na tym etapie nie można nawet w sposób przybliżony określić zużycia paliwa na potrzeby realizacji budowy.

Do utrzymania wybudowanej drogi będą wykorzystywane następujące materiały: mieszanka piasku z solą (utrzymanie zimowe).

Zastosowanie wskazanych materiałów nie będzie miało istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska.

## 6. Rozwiązania chroniące środowisko

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety, korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi, zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych w nocy. Niewielki i ograniczony zakres prac nie wymaga wprowadzania innych, specjalnych zabezpieczeń. Jednak należy zaplanować organizację prac ziemnych, składowanie czasowe materiałów wydobytych np. gruntu z wykopów. Równie zbierany z fragmentów terenu humus winien być składowany i wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia na obecnym etapie prognozuje się zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko jedynie w zakresie *ochrony wód powierzchniowych*, podziemnych i gleby. W pozostałych zakresach – *powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny* – nie prognozuje się wystąpienia znaczących oddziaływań powodujących konieczność stosowania technicznych rozwiązań chroniących środowisko. Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji, wręcz przeciwnie spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do bardziej płynnej jazdy. To z kolei powoduje mniejsze odprowadzanie do środowiska węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym.

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

Realizacja inwestycji powodować będzie następujące rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii (zarys problematyki):

- wody opadowe z przebudowywanej drogi i terenów przyległych odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych. Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania przebudowanej drogi. Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania drogi oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych i powierzchniowych,

- wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO<sub>2</sub>, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Według prognozy oddziaływania na warunki aerosanitarne otoczenia przebudowanej drogi należy stwierdzić, że funkcjonowanie drogi będzie spełniało normy w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu i nie zachodzi konieczność utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Należy dodać, że współczesne samochody emitują coraz mniej spalin, co związane jest z wprowadzeniem benzyn bezołowiowych i redukcją związków siarki w olejach napędowych oraz wprowadzenie bardzo rygorystycznych norm emisji spalin we współcześnie produkowanych silnikach,

- na wartość parametrów *klimatu akustycznego* terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanej drogi ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu przebudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmianę ich funkcji,
- powstające w trakcie budowy drogi odpady nie są zaliczone do odpadów niebezpiecznych.

## **8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## **9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia**

W strefie oddziaływania planowanej inwestycji nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy „O ochronie przyrody”, przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach Natura 2000.

.....  
podpis