

**Raport oddziaływania na środowisko dla zadania inwestycyjnego polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Mrągowa w ciągu drogi krajowej nr 59 Giżycko – Ryn – Mrągowo – Nawiady – Rozogi***Załącznik nr 27***STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM**

Niniejszy raport oddziaływania na środowisko dotyczy budowy zachodniej obwodnicy Mrągowa w ciągu drogi krajowej nr 59 Giżycko – Ryn - Mrągowo – Nawiady - Rozogi" realizowanego na terenie gminy i miasta Mrągowo.

Droga przebiegać będzie po nowym śladzie, od skrzyżowania drogi krajowej nr 16 z ulicą Olsztyńską do włączenia w istniejący przebieg drogi krajowej nr 59 w miejscowości Młynowo.

Droga, w stanie przewidywanym projektem budowy będzie drogą pełniącą funkcje tranzytowe oraz dla ruchu międzymiastowego i lokalnego.

Zadanie inwestycyjne zostało przygotowane z zachowaniem obowiązujących zapisów prawnych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko obowiązujących w Polsce i w Unii Europejskiej (Dyrektywa nr 85/337/EWG i 97/11/EC).

Przebudowywany odcinek drogi przebiega obrzeżami miasta Mrągowa znajdujący się poza obszarami NATURA 2000.

Po analizie projektu i potencjalnych uciążliwości i zagrożeń środowiska, stwierdza się, że projektowana inwestycja nie wpłynie ujemnie na stan środowiska w rejonie swej lokalizacji i że jest generalnie przedsięwzięciem proekologicznym.

**Ochrona powietrza atmosferycznego**

W celu sprawdzenia wpływu drogi na stan sanitarny powietrza atmosferycznego wykonano obliczenia zanieczyszczenia powietrza, dla przewidywanej ilości pojazdów, jakie będą się poruszać po przedmiotowej drodze. Obliczenia stężenia pięciu toksycznych składników spalin samochodowych wykonano opierając się na prognozowanym natężeniu ruchu drogowego dla 2025 roku. W okresie użytkowania i eksploatacji drogi, nie przewiduje się wzrostu emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska. W fazie eksploatacji przedmiotowej inwestycji będzie występować jedynie emisja związana z produkcją spalin przez przejeżdżające pojazdy. W odróżnieniu od etapu budowy, faza eksploatacji nie przewiduje wzrostu emisji zanieczyszczeń wywołanej pracą sprzętu budowlanego.

Szczegółowe dane przedstawiono na mapie oraz w postaci danych cyfrowych w załączniku.

**Środowisko gruntowo - wodne**

Droga nie przebiega nad obszarami ochrony głównych zbiorników wód podziemnych. Całość wód deszczowych z powierzchni przebudowywanej drogi powinna spłynąć do rowów przydrożnych i dalej do odbiorników powierzchniowych. Zaprojektowany system odprowadzania wód opadowych powinien zapewnić wystarczającą ochronę dla zabezpieczenia warunków gruntowo – wodnych.

Droga oddziaływać będzie na środowisko gruntowo - wodne w trakcie prac budowlanych jak również w czasie eksploatacji, przy czym będą to wpływy czasowe oraz trwałe. W okresie realizacji inwestycji nie wystąpią istotne ujemne oddziaływania, pod warunkiem przestrzegania ogólnych zasad ochrony środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych. W okresie budowy i eks-

ploatacji drogi zaznaczy się jej oddziaływanie na:  
powierzchnię (rzeźbę) terenu - będą to zmiany trwałe;  
stosunki wodne, jakość wód i gruntów. W trakcie prac budowlanych może zostać naruszony stan ilościowy i jakościowy wód. W trakcie eksploatacji może ulec pogorszeniu jakość wód;  
w obu okresach występować też będzie zagrożenie skażenia wód podziemnych, powierzchniowych i gruntów w przypadku awarii np. sprzętu budowlanego lub katastrofy drogowej.

### **Klimatu akustycznego**

Wg modelowania i analizy wyników obliczeń prognozowanego hałasu dla ilości pojazdów przewidywanych w roku 2025 hałas emitowany z drogi będzie - w jej sąsiedztwie nieznacznie przekraczał obowiązujące w tym zakresie normy, zarówno w dzień jak i w nocy. Jego prognozowane oddziaływanie będzie rozciągało się na odległość od 60 m do 140 m od krawędzi drogi. Jednocześnie należy podkreślić, że nowa nawierzchnia i poprawiona niweleta oraz przeniesienie lokalizacji drogi na obrzeża miasta ( przebieg po nowym śladzie )zapewni nieporównanie większą płynność ruchu niż źle wyprofilowane, często pojawiające się zakręty oraz zniszczona nawierzchnia w chwili obecnej. Podobnie coraz lepsze rozwiązania techniczne w konstrukcji pojazdów - zmniejszają mimo niewielkiego wzrostu natężenia ruchu oddziaływania hałasowe.

### **Odpady**

W trakcie planowanej przebudowy drogi powstaną następujące rodzaje odpadów: destrukta ze sfrezowanej nawierzchni bitumicznej, gruz z likwidowanych fragmentów jezdni (niepokrywających się z nowym śladem), masy ziemne z prac niwelacyjnych (wykopy) - jeśli pozostaną po wykorzystaniu ich do budowy nasypów, warstwa humusu zrywana w miejscu przy poszerzaniu starego śladu. Nie będą powstawały w toku modernizacji drogi żadne odpady niebezpieczne.

### **Sytuacje awaryjne dla środowiska**

Nie przewiduje się takich zagrożeń wynikających z istnienia samej drogi. Zagrożenie mogą stanowić korzystające z drogi pojazdy. Stopień prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku drogowego i wynikających z tego powodu zagrożeń jest związany ze zdarzeniem losowym, niewyznaczalnym i nieprzewidywalnym.

Po analizie potencjalnych uciążliwości i zagrożeń środowiska stwierdza się, że projektowana inwestycja nie wpłynie ujemnie na stan środowiska i nie spowoduje pogorszenia warunków higieniczno - sanitarnych i zdrowotnych w rejonie rozpatrywanej lokalizacji, w stosunku do stanu istniejącego.

### **Walory estetyczne i szata roślinna, gleby, wymagania konserwatorskie, ochrona przyrody i krajobrazu, obszary specjalnie chronione**

Inwestycja nie pogorszy walorów użytkowych i krajobrazowych w rejonie najbliższego sąsiedztwa. Planowana budowa naruszy nieznacznie tereny dziewicze, istotnie poprawi bezpieczeństwo

podróżnych oraz ułatwi płynność potoku ruchu.

### **Ochrona dóbr kultury**

Stwierdzono, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla stanowisk archeologicznych. Jednakże, w przypadku natrafienia (w trakcie prowadzenia prac ziemnych) na jakiegokolwiek ślady sugerujące, iż mogą to być w/w stanowiska, prace budowlane należy wstrzymać i zgłosić ten fakt do Wojewódzkiego konserwatora Zabytków lub Urzędu Gminy. Ponowne rozpoczęcie prac może nastąpić po ustaleniu programu ratowniczego i zapewnieniu nadzoru archeologicznego.

### **Monitoring**

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnym zanieczyszczeniem należałoby wprowadzić monitoring wód podziemnych poprzez pobór próbek wody w wytypowanych reprezentatywnych punktach wzdłuż drogi zgodnie z art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska z określeniem zasad i harmonogramu jego realizacji.

Również po oddaniu inwestycji do eksploatacji należałoby przeprowadzić analizy porealizacyjne (w oparciu o art. 26 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych) hałasu na terenie podlegającej ochronie akustycznej. Pomiar hałasu zweryfikują teoretyczną (obliczoną) strefę oddziaływania akustycznego oraz wykażą ewentualną potrzebę ekranowania terenów chronionych.

Proponuje się również okresowe badania i monitoring w zakresie analizy jakości ścieków deszczowych – we wszystkich punktach kontrolno – pomiarowych na wylotach kanałów odprowadzających do odbiorników. Częstotliwość badań określi właściwy Urząd na etapie eksploatacji.

### **Konkluzje i wnioski**

- Analizowany w niniejszym opracowaniu projekt przebudowy odcinka drogi nr 59-zachodnia obwodnica miasta Mragowa pozwoli poprawić bezpieczeństwo i parametry techniczne około 7,6 km drogi krajowej. Przebieg drogi wyprowadzony jest z centrum miasta i poprowadzony obrzeżami miasta odciążając w znacznym stopniu uciążliwości związane ze wzrostem ilości pojazdów samochodowych.
- Zamierzona przebudowa drogi nr 59 jest niewielką inwestycją o lokalnych oddziaływaniach na środowisko, przede wszystkim w czasie budowy. Rozbudowa drogi ujęta jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Nieznaczne wyjścia z korytarza przeznaczonego pod drogę, wynikają ze zmian przepisów dotyczących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi oraz obiekty inżynierskie i ich usytuowanie:

Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U.

43, poz.430),

Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz.838 z późniejszymi zmianami),

Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 735 z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 r.)

- Przebudowa drogi i skrzyżowań oraz kanalizacji deszczowej, spowoduje uporządkowanie gospodarki wodno kanalizacyjnej w jej otoczeniu. Budowa nowego odwodnienia drogi, dostosowanego do obowiązujących przepisów, a więc ścieki, po odpowiednim podczyszczeniu, bez zagrożenia, mogą być odprowadzane do środowiska.
- Z powodu przejścia drogi po nowym śladzie zostanie wyłączone z użytkowania część terenów rolniczych. Analiza przeznaczenia gruntów dowodzi, że nie są to ziemie orne wysokiej kategorii. Z powodu budowy obwodnicy-drogi krajowej nastąpi zarówno wyłączenie pasa pól pod drogę jak również zwiększy się stan zanieczyszczeń powietrza na tereny rolnicze w otoczeniu nowego przebiegu drogi. Zakres zanieczyszczeń powietrza w związku z postępowaniem motoryzacji sukcesywnie będzie się zmniejszać a przynajmniej nie powiększać.
- Przebudowa , końcowy fragment przebudowywanej drogi, przebiega przez obszar chronionego krajobrazu o nazwie Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Legińsko - Mrągorowskich, wyznaczony przez ich walory krajobrazowe i przyrodnicze. W najbliższym sąsiedztwie drogi nie ma obszarów wpisanych i przewidzianych do wprowadzenia na listę terenów chronionych NATURA 2000 ani aktualnie ustanowionych na tzw. Shadow List. Najbliższym obszarem wpisanym na listę jest specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 "Gązwa" (kod obszaru PLH280011); obszar ten w grudniu 2004 roku został wpisany na tzw. Listę cieni . Ministerstwo Środowiska wpisało na listę obszarów projektowanych do włączenia do sieci Natura 2000. Odległość-okolo 4 km powoduje, że nie przewiduje się żadnego oddziaływania na florę i faunę zamierzonej inwestycji. Nie będzie konfliktów drogi z takimi obszarami.
- Jednym z bardziej uciążliwych oddziaływań będzie, zwłaszcza w czasie realizacji, hałas. Analizując wariant budowy obwodnicy sądzi się, że w okresie do 2020 roku przy narastającym przyroście ilości samochodów, proporcjonalnie do lat ubiegłych, przy założeniu postępu technicznego w dziedzinie motoryzacji oraz przy budowie ekranów w sąsiedztwie najbliższej zabudowy ( zgodnie z dokumentacją projektową ) hałas nie będzie uciążliwy dla otoczenia.
- Na terenie planowanej budowy obwodnicy, zgodnie z wyciągiem z rejestru zabytków nieruchomych z terenu miasta i gminy Mrągorowo, po dokładnym przeanalizowaniu, stwierdza się brak na przedmiotowym terenie obiektów wpisanych do rejestru zabytków. Natomiast zgodnie z załącznikiem graficznym z lokalizacją stanowisk archeologicznych ( 4 stanowiska ) prace prowadzone w otoczeniu skrzyżowania z ulicą Olsztyńską oraz skrzyżowania z Leśną Drogą należy prowa-

**Raport oddziaływania na środowisko dla zadania inwestycyjnego polegającego na budowie zachodniej obwodnicy Mrągowa w ciągu drogi krajowej nr 59 Giżycko – Ryn – Mrągowo – Nawiady – Rozogi**

dzić pod nadzorem archeologicznym po uzyskaniu pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. zał. IZA(jd)-410/5-48/05.

- Oddziaływania środowiskowe związane z realizacją budowy obwodnicy będą niewielkie zachowując właściwe warunki przy lokalizacji placu budowy, parku maszynowego oraz właściwego wykorzystania odpadów, zgodnie z zaleceniami zawartymi w opracowaniu.

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
ODDZIAŁ W OLSZTYNIE  
Al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn  
tel. centr. 089 521 28 00  
tel. sekretariat 089 521 28 01  
fax 089 527 23 07, 089 527 35 36

DYREKTOR ODDZIAŁU  
  
mgr inż. Mirosław Niewicz