

## **KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **BUDOWY DROGI GMINNEJ 05KDL 1/2**

zgodnie z art. 3 ust.1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 ze zm.)

#### **1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

##### **1.1. Rodzaj przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego polegającą na budowie drogi gminnej nr 05KDL 1/2 – odcinek rozpoczynający się od skrzyżowania z nowo wybudowanym odcinkiem ulicy 05KDL 1/2 w kierunku północnowschodnim o dł. ok. 300m wraz z niezbędną budową infrastruktury technicznej.

Karta informacyjna przedsięwzięcia sporządzona została jako załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia dla etapu uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2008 nr 193 poz. 1194 z późniejszymi zmianami).

##### **1.2. Skala przedsięwzięcia**

Inwestycja obejmuje:

- Budowę ulicy klasy „L” o łącznej długości ok 300m z jedną jezdnią o szerokości 7,00m o nawierzchni bitumicznej.
- Obustronne chodniki o szer. 2,00m oraz ścieżkę rowerową o szerokości 2,00m po stronie wschodniej ulicy;
- odwodnienie projektowanej ulicy z podczyszczeniem do parametrów wymaganych prawem za pomocą kanalizacji deszczowej o długości około 880m;
- budowę oświetlenia ulicznego;
- budowę kanału technologicznego;
- usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną.

Na terenie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci:

- Kanalizacja deszczowa
- Kable energetyczne
- Sieć teletechniczna

Oświetlenie ulicy z sieci rejonowej nN wykonane zostanie za pomocą lamp energooszczędnych.

Przebudowa infrastruktury kolidującej z projektowaną ulicą realizowana będzie wykonana zgodnie z warunkami technicznymi gestorów sieci dotyczące przebudowy istniejącej infrastruktury.

Parametry techniczne inwestycji:

*Tab. 1. Podstawowe parametry techniczne drogi nr 05KDL 1/2.*

<b>Parametr</b>	<b>Wartość/opis</b>
Kategoria drogi	Gminna
Klasa drogi	L (droga lokalna)
Ilość jezdni / pasów ruchu	1x2
Kategoria ruchu	Wg prognozy ruchu dla 20-letniego okresu eksploatacji
Dopuszczalny nacisk osi pojazdu	115 [kN/oś]
Wysokość skrajni pionowej	4,7 [m]

*Tab. 2. Szczegółowe parametry techniczne drogi nr 05KDL 1/2.*

<b>Parametr</b>	<b>Wartość/opis</b>
Prędkość projektowa	30 [km/h]
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Szerokość jezdni	7,00 [m] (2x3,5) [m]
Szerokość pasa ruchu	3,50 [m]
Szerokość dod. pasa ruchu na skrzyżowaniach	Nie dotyczy
Szerokość chodnika	2,0 [m]
Szerokość ścieżki rowerowej	2,0 [m]
Minimalny promień łuku kołowego	60 [m]

Ul. 05 KDL 1/2 :

- klasa drogi L– 1/2 (jezdnie/pasy ruchu);
- pasy ruchu szerokości – 3,5 m;
- długość projektowanego odcinka ok. 300 m.

Tab. 3. Pozostałe parametry techniczne drogi gminnej 05KDL 1/2

Parametr		Wartość/opis
Powierzchnia dróg		2300 [m <sup>2</sup> ]
Powierzchnia ciągów pieszych		1300 [m <sup>2</sup> ]
Powierzchnia ciągów rowerowych		660 [m <sup>2</sup> ]
Długość kanalizacji deszczowej	Ø 1000	130 [m]
Długość kanalizacji deszczowej	Ø 600	620 [m]
Długość kanalizacji deszczowej	Ø 400	130 [m]
Długość linii oświetleniowej		300 [m]
Długość sieci telekomunikacyjnej	Kanalizacja 2xHDPE 110	300 [m]
Ilość zieleni niskiej		250 [m <sup>2</sup> ]
Ilość zieleni wysokiej		10 [szt.]

Planowana inwestycja ma na budowę układu komunikacyjnego w obszarze dzielnicy Modrzewina Południe i zachęć inwestorów zewnętrznych do nabycia nieruchomości przyległych do projektowanej drogi.

### 1.3. Usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, powiecie elbląskim, w północnej części miasta Elbląg, w jego granicach administracyjnych na obszarze dzielnicy Modrzewina Południe.

Początek projektowanej ulicy 05KDL 1/2 stanowi opracowanie projektowe „Modrzewina Południe – budowa dróg udostępniających tereny pod rozwój wraz z infrastrukturą techniczną. Budowa drogi 02KDG 1/2 zlokalizowanej od Alei Jana Pawła II w kierunku zachodnim, pomiędzy dzielnicami Modrzewina Północ i Modrzewina Południe w Elblągu”, wykonanego w 2010r. przez firmę Grontmij Polska sp. z o.o. na zamówienie Gminy Miasta Elbląg z siedzibą w Elblągu, ul. Łączności 1. Koniec projektowanego odcinka stanowi skrzyżowanie z nowo wybudowanym odcinkiem drogi 05 KDL biegnącym do Alei Jana Pawła II. Teren w sąsiedztwie projektowanej drogi nie jest zagospodarowany. Kanalizacja deszczowa biegnie wzdłuż projektowanej ulicy 05 KDL1/2, a na jej końcu skręca w kierunku południowo wschodnim i po około 580 metrach kończy się na działce numer 57 obręb 0002.

Rys. 1 Orientacyjna lokalizacja inwestycji:



Przedsięwzięcie realizowane będzie w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2008 nr 193, poz. 1194 z późniejszymi zmianami).

Teren planowanej inwestycji znajduje się w granicach uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego :

Uchwalonych:

- Nr 054 – Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Elbląskiego Parku Technologicznego - UCHWAŁA w/s UCHWALENIA PLANU NR V/40/07 z 01.03.2007R. (DZ. URZ. WOJ. WARM. - MAZUR. NR 55, POZ. 902 z 20.04.07R.)

Obszar objęty wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia obejmuje istniejący i planowany pas drogowy oraz tereny przyległe do obecnego pasa drogowego wynosi do ok. 50m od planowanej osi drogi.

Skrócone wypisy z rejestru gruntów – Załącznik I.

Projektowany obiekt budowlany jest zlokalizowany na terenie, nie będącym terenem eksploatacji górniczej. Ponadto na terenie inwestycji nie występują obiekty i obszary objęte ochroną konserwatorską, a także stanowiska archeologiczne.

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

Tab. 4.1. Działki objęte wnioskiem o wydanie DOŚU m. Elbląg, **Obwód nr 0027**

Lp.	Nr działki	Lp.	Nr działki	Lp.	Nr działki
1	829	11	835/7	21	854/1
2	830	12	835/9	22	854/2
3	831/1	13	835/10	23	855/4
4	831/2	14	836/1	24	856
5	832/2	15	836/2	25	857
6	833	16	837	26	858/95
7	834/1	17	844/3	27	858/96
8	835/2	18	848	28	861
9	835/3	19	849/2		
10	835/6	20	850		

Tab. 4.2. Działki objęte wnioskiem o wydanie DOŚU m. Elbląg, **Obwód nr 0002**

Lp.	Nr działki
1	57
2	67

Szacunkowe zajęcie terenu na cele realizacji inwestycji określono na podstawie mapy ewidencyjnej. Szacunkowa powierzchnia nieruchomości, na której zakłada się możliwość realizacji inwestycji: ok. 1,0ha, w tym powierzchnia obiektów budowlanych (jezdnia, chodniki, ścieżka rowerowa): ok. 0,4ha.

Na działkach planowanych do zajęcia pod pełen korpus drogi znajdują się pojedyncze drzewa liściaste oraz drobne skupiska drzew owocowych. Zieleń niską stanowią skupiska krzewów.

Dla całego zadania inwestycyjnego zlecono wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej, a wnioski uwzględnione zostaną w projekcie budowlanym.

Działki, na których przewidziano lokalizację inwestycji stanowią w większości pas drogowy, który zostanie utworzony miejscami może zostać skorygowany. Planuje się lokalne zajęcie niektórych przyległych działek mieszczących się w granicach przedmiotowego wniosku (obszaru oddziaływania).

### 3. Rodzaj technologii

Budowa drogi gminnej nr 05KDL 1/2 na przedmiotowym odcinku wykonywana będzie w technologii stosowanej dla poszczególnych rodzajów robót, w tym:

- jezdnia wykonywana w technologii bitumicznej,
- ścieżka rowerowa z kostki bezfazowej wraz z opaską z drobnowymiarowych elementów betonowych,
- ciągi piesze z płytek betonowych o nawierzchni ze żwiru płukanego,
- pas rozdziału chodnika i ścieżki rowerowej z drobnowymiarowych elementów kamiennych,

Dla wymienionych wyżej rodzajów nawierzchni przewiduje się ulepszenie istniejącego podłoża gruntowego:

- Podłoże gruntowe:  $E=30\text{MPa}$
- Geotkanina separacyjna
- Goesiatka o sztywnych węzłach 30x30kN
- Mieszanka z kruszywa łamanego lub dobrze uziarniona pospółka gr. 20 cm
- Grunt stabilizowany cementem  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 15 cm

Ponadto przewiduje się wykonanie:

- kanalizacji deszczowej,
- oświetlenia ulicznego,
- kanału technologicznego,
- wycinki drzew w korpusie drogowym.

Planowana inwestycja obejmuje również roboty ziemne związane z:

- kształtowaniem korpusu drogi oraz korektą istniejących i wykonywaniem nowych skarp nasypów, wykopów i rowów,
- wykonaniem przepustów wzdłuż drogi,
- układaniem warstwy ziemi urodzajnej wraz z obsiewem mieszanką traw i nasadzeniem zieleni przydrożnej,

- roboty związane z budową/ przebudową infrastruktury technicznej.

Przy realizacji robót rozbiórkowych, ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym jak: frezarki, koparkoładowarki, spycharkoładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze, poza tym inne urządzenia jak: zagęszczarki, ew. urządzenia do wbijania brusów, a także ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym.

Prace związane z inwestycją prowadzone będą przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych i budowlanych.

#### **4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia**

Ze względu na zakres inwestycji, tj. budowy drogi gminnej numer 05KDL 1/2, nie przewidziano wariantowania lokalizacyjnego tej inwestycji.

Dla niniejszego przedsięwzięcia poddano analizie następujące warianty:

Wariant 0: polegający na niepodejmowaniu żadnych działań inwestycyjnych.

Wariant I: Inwestycyjny – polegający na realizacji przedsięwzięcia w zakresie:

1. budowy drogi gminnej numer 05KDL 1/2 jako drogi jednojezdniowej, wraz z jednostronnym ciągiem pieszym,
2. brak ścieżki rowerowej,
3. brak rozdzielenia ciągu pieszego i ścieżki rowerowej,
4. wykonania warstwy ścieralnej nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych,
5. budowa kanalizacji deszczowej.

Wariant II: Inwestycyjny – polegający na realizacji przedsięwzięcia w zakresie:

- a. budowy drogi gminnej numer 05KDL 1/2 jako drogi jednojezdniowej, wraz z obustronnymi ciągami pieszymi,
- b. budowa jednostronnej ścieżki rowerowej,
- c. rozdzielenie ciągu pieszego i ścieżki rowerowej pasem rozdziału z kostki kamiennej,
- d. wykonania warstwy ścieralnej nawierzchni z batonu asfaltowego,
- e. budowy wszelkich planowanych sieci uzbrojenia terenu.

Wariant 0:

Pozostawienie stanu istniejącego (*wariant zerowy*) na dłuższy czas wiązać się będzie z brakiem możliwości komunikacji ruchu drogowego i pieszo – rowerowego w układzie komunikacyjnym przewidzianym w Miejscowym Planie Zagospodarowanie Terenu obszaru Modrzewiny Południe oraz Elbląskiego Parku Technologicznego.

Nie podejmowanie działań inwestycyjnych niesie za sobą następujące konsekwencje:

- brak poprawy aktywizacji terenów inwestycyjnych i możliwości przyciągnięcia inwestorów na obszar Elbląskiego Parku Technologicznego,
- brak ciągów pieszych i ścieżek rowerowych na odcinku ulicy spowoduje niebezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu lub ich znaczne utrudnienia,
- brak systemu odwodnienia spowoduje degradację planowanego korpusu drogi i wpływ na jej trwałość,
- spadek atrakcyjności przyległego terenu ze względu na niewystarczający dostęp dla ruchu rowerowego, pieszego i kołowego.

#### Wariant I:

Realizacja inwestycji w w/w zakresie przyniesie następujące korzyści:

- wzrost atrakcyjności terenów inwestycyjnych i możliwość wykorzystania powstającej infrastruktury dla ruchu rowerowego, pieszego a w konsekwencji i kołowego,
- poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów,
- poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu kołowego,
- zwiększenie atrakcyjności przyległego terenu poprzez ułatwienie dostępu dla ruchu kołowego, pieszego i rowerowego,
- poprawę atrakcyjności otoczenia na całej długości przedmiotowej inwestycji,
- poprawę systemu odwodnienia nawierzchni oraz uregulowanie gospodarki wodami opadowymi,
- ograniczenie emisji hałasu i spalin, ze względu na odpowiadającą zamierzeniu budowlanemu organizację ruchu, poprawę płynności ruchu i odpowiedniego stanu nawierzchni bitumicznej.

#### Wariant II:

Realizacja inwestycji w w/w zakresie oprócz korzyści wymienionych w wariantcie I, przyniesie dodatkowe efekty:

- poprawę estetyki projektowanej drogi,
- ograniczenie emisji hałasu przez zastosowanie cichszego rodzaju nawierzchni,
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez zastosowanie obustronnego ciągu pieszego oraz oddzielenie od niego ścieżki rowerowej za pomocą pasa rozdzielającego,
- kompleksowa budowa planowanych sieci zwiększy koszty inwestycji w fazie realizacji, lecz w dłuższym okresie okaże się bardziej korzystna pod względem finansowym i ekologicznym (brak konieczności wykonywania dodatkowych wykopów, rozbiórki wykonanych już elementów drogi).

Z przedstawionych wariantów inwestycji, na podstawie wielokryterialnej analizy, do realizacji wybrano wariant II. Jest to wariant o porównywalnym prognozowanym oddziaływaniu na środowisko do wariantów 0 i I, jednak w związku z przyjętą koncepcją zagospodarowania

przestrzennego obszaru Modrzewiny Południe, najpełniej wpisuje się w planowane wprowadzenie nowych terenów inwestycyjnych.

## **5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii**

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

Na potrzeby budowy prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia ulicy, geosyntetyki, konstrukcje stalowe (elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego), produkty z tworzyw sztucznych, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energie będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Do zagospodarowania i unieszkodliwiania odpadów zobowiązany będzie umową Wykonawca robót zgodnie z prawem krajowym i miejscowym.

Ilości wykorzystywanych podczas prac budowlanych mediów i surowców będą określone zgodnie z technologią prowadzonych prac oraz organizacją placu budowy.

Tab.5 Orientacyjne i prognozowane zużycie ilości materiałów i surowców:

Materiał bądź surowiec	Planowane zużycie	Jednostka
Woda	Pobór wody na czas budowy na warunkach wydanych przez właściwego gestora sieci.	
energia elektryczna	Zasilanie w energię elektryczną na czas budowy na warunkach przyłączenia wydanych przez właściwego gestora.	
paliwa do pojazdów	ok. 1,4	[Mg]
grunt stabilizowany cementem	ok. 350	[m <sup>3</sup> ]
podsyпка cementowo - piaskowa	ok. 70	[m <sup>3</sup> ]
chudy beton	ok. 180	[m <sup>3</sup> ]
kruszywo mineralne	ok. 1 100	[m <sup>3</sup> ]
elementy betonowe:		
krawężniki	ok. 600	[mb]
obrzeża betonowe	ok. 600	[mb]
nawierzchnie bitumiczne	ok. 2 300	[m <sup>2</sup> ]
płytki betonowe	ok. 1 300	[m <sup>2</sup> ]
drobnowymiarowe elementy betonowe	ok. 660	[m <sup>2</sup> ]
drobnowymiarowe elementy kamienne	ok. 60	[m <sup>2</sup> ]

Po wykonaniu zadania inwestycyjnego przewiduje się eksploatację obiektu budowlanego i związanych z tym remontów nawierzchni co około 20lat. Remont obejmował będzie sfrezowanie wierzchniej warstwy i nakładkę w postaci kolejnej warstwy bitumicznej.

## 6. Rozwiązania chroniące środowisko

Za najważniejsze dla poszczególnych komponentów środowiska uznano:

**ochrona krajobrazu** poprzez wkomponowanie planowanej drogi w otwartą przestrzeń podmiejską usytuowaną w strefie przejściowej między Wysoczyzną Elbląską i niziną żuławską, z uwzględnieniem tradycyjnej w rejonie, historycznie udokumentowanej, obudowy traktów drogowych szpaletami drzew;

**ochrona gruntów, wód powierzchniowych i podziemnych** poprzez ujęcie wód opadowych spływających z powierzchni dróg i parkingów oraz ich podczyszczenie przed zrzutem do cieków powierzchniowych lub ziemi;

**ochrona przed odpadami** – na etapie budowy za postępowanie z odpadami, zgodnie z obowiązującym prawem, na mocy ustaleń kontraktowych odpowiadać będzie wykonawca; przewiduje się maksymalny odzysk surowców wtórnych oraz selektywne magazynowanie odpadów technologicznych i niebezpiecznych; odpady bytowe oraz zawartość suchych WC unieszkodliwiana będzie zgodnie z zasadami miejskiego planu gospodarki odpadami; na etapie eksploatacji przewiduje się wyposażenie parkingów w pojemniki na odpady, sporadycznie w suche WC, okresowo opróżniane przez służby miejskie;

**ochrona powietrza** poprzez upłynnienie ruchu samochodowego, a w konsekwencji ograniczenie emisji spalin, a także założenie naturalnych ekranów izolacyjnych (pasy zieleni przydrożnej, ograniczające rozprzestrzenianie pyłów i asymilujące zanieczyszczenia gazowe);

**ochrona różnorodności biologicznej** poprzez maksymalne ograniczenie zasięgu prowadzonych robót ziemnych i drogowych, minimalizację zniszczeń istniejącej zabudowy biologicznej i jej odtworzenie, zabezpieczenie a w szczególnych sytuacjach przeniesienie objętych ochroną przyrody gatunków i siedlisk na nowe, wskazane przez służby ochrony przyrody, stanowiska oraz maksymalne wykorzystanie usuwanych krzewów i niewielkich drzew dla potrzeb nowych nasadzeń; powyższe działania przeprowadzone zostaną na podstawie szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej;

**ochrona przed nadmiernym hałasem** zrealizowana zostanie poprzez upłynnienie ruchu przy równocześnie zoptymalizowanej prędkości poruszania się pojazdów, wykonanie zadrzewień przydrożnych mających szczególne znaczenie dla ograniczenia hałasu powodowanego przez zawirowania powietrza,

**minimalizacja uciążliwości dla ludzi** – zrealizowana zostanie przez właściwą organizację ruchu drogowego oraz wdrożenie zabiegów zwiększających bezpieczeństwo ludzi, w tym budowę wydzielonych ścieżek rowerowych i chodników, oświetlenie i sygnalizację świetlną.

Do realizacji inwestycji przyjęto technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych odbywać będzie się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie stosowane materiały i produkty będą posiadały dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Zdjęty podczas prac budowlanych humus przewiduje się magazynować w pryzmach o wysokości do 1,5m. Zostanie on zużyty na miejscu do urządzenia terenów zielonych, względnie zostanie odwieziony w miejsce wskazane przez Służby Miejskie.

Minimalizacja negatywnego oddziaływania na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia realizowana będzie poprzez przestrzeganie poniższych zasad.

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

Ilości wprowadzanych do środowiska na etapie eksploatacji substancji i energii będą skutecznie ograniczone dzięki realizacji omówionych w pkt. 6 zabiegów chroniących środowisko, a także w wyniku wdrożenia określonych reżimów poruszania się pojazdów mechanicznych, niemniej emisja pewnych ilości zanieczyszczeń do powietrza, wód i ziemi oraz hałasu jest nieunikniona. I tak:

Podstawową substancję zanieczyszczającą powietrze, poza dwutlenkiem węgla, stanowi dwutlenek azotu (do 10 % objętości spalin); szczególnie toksycznymi są natomiast tlenek węgla (4%) oraz węglowodory (około 0,5 %);

W okresach deszczowych wprowadzane będą do wód powierzchniowych lub ziemi podczyszczone ścieki opadowe w łącznej ilości do 2 m<sup>3</sup>/s, zawierających nie więcej niż 100 mg/l zawiesiny i 15 mg/l ropopochodnych;

Poziom hałasu komunikacyjnego LA<sub>eq</sub> na terenie objętym opracowaniem nie jest normowany, niemniej nie powinien przekraczać wartości dopuszczalnych 65dB w dzień i 56dB w nocy.

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

Najbliższa granica państwa, lądowa i morska (na wodach Zalewu Wiślanego) między Rosją i Polską przebiega w odległości rzędu 50km od Elbląga w kierunku północno-wschodnim. Omawiane przedsięwzięcie nie generuje oddziaływania transgranicznego.

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

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami objętymi prawną ochroną przyrody, w bezpośredniej bliskości Obszaru Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej Zachód oraz w odległości niespełna 2 km od Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej.

W promieniu do 10 km od granic miasta znajdują się następujące obszary specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 :

- PLB280010 „Zalew Wiślany” – w odległości rzędu 3 km w kierunku północno-zachodnim od planowanego przedsięwzięcia,
- PLB280013 „Jezioro Drużno” – w odległości 7 km na południe od projektowanej ulicy, oraz specjalne obszary ochrony siedlisk NATURA 2000:
- PLH280007 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” – analogicznie jak PLB280010,
- PLH280008 „Jezioro Drużno” - podobnie jak PLB280013,
- PLH280029 „Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej” – w odległości ok. 4 km w kierunku północno-wschodnim.

Najbliższym rezerwatem przyrody jest „Zatoka Elbląska Zalewu Wiślanego” w odległości 3 km w kierunku północno-zachodnim.

Funkcjonowanie omawianego przedsięwzięcia nie ingeruje bezpośrednio w obszary NATURA 2000 oraz nie powinno pośrednio negatywnie oddziaływać na te obszary.