

Karta informacyjna przedsięwzięcia

„Remont nawierzchni drogi gminnej publicznej nr 102057N w miejscowości Fiszewo na odcinku 1126 m oraz zmiana nawierzchni z gruntowej na betonowe płyty drogowe na drodze gminnej niepublicznej nr 1015”

Zgodnie z art. 62 a ustawy z dnia 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. z 2021 r., poz.247)

Inwestor:

**Gmina Gronowo Elbląskie
ul. Łączności 3
82-335 Gronowo Elbląskie**

Opracowanie:

Łukasz Skrzypiński

Gronowo Elbląskie, Luty 2021

1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie: Remont nawierzchni drogi gminnej publicznej nr 102057N w miejscowości Fiszewo na odcinku 1126 m oraz zmiana nawierzchni z gruntowej na betonowe płyty drogowe na drodze gminnej niepublicznej nr 1015.

W wyniku przedsięwzięcia droga zyska nową nawierzchnię z betonowych podwójnie zbrojonych płyt betonowych.

Lokalizacja inwestycji: województwo: warmińsko - mazurskie,

powiat: elbląski,

gmina Gronowo Elbląskie, obręb Fiszewo dz. nr 48, 49, 24/6, 9, 8

Inwestor: Gmina Gronowo Elbląskie
ul. Łączności 3
82-335 Gronowo Elbląskie

Podstawowe parametry drogi:

- długość - odcinek I droga publiczna nr 102057 N: 1126 m
- odcinek II droga niepubliczna nr 1015: 1574 m
- szerokość jezdni - 3.0 m

Przebieg drogi ilustruje załącznik graficzny nr 1.

2) Obsługa komunikacyjna

Odcinek drogi gminnej podlegający remontowi przebiega na obszarze Gminy Gronowo Elbląskie, powiatu elbląskiego, województwa Warmińsko-Mazurskiego. Długość odcinka drogi przewidzianego do remontu to 2,70 km. Droga powiatowa ma obecnie nawierzchnię ulepszoną bitumiczną.

Przebudowa drogi nie zwiększy ruchu na drodze a jednocześnie znacznie poprawi bezpieczeństwo użytkowników (jednoznaczne wyznaczenie krawędzi jezdni, nadanie normatywnych spadków poprzecznych jezdni i pobocza, doprowadzenie do normatywnej szerokości dla danej kategorii drogi). Dzięki wykonaniu nowej nawierzchni poprawi się płynność ruchu co spowoduje obniżenie

emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza związanych z emisją spalin. Przebudowa drogi nie będzie miała wpływu na zwiększenie natężenia ruchu drogowego.

3) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

Obecnie w pasie drogowym nawierzchnię utwardzoną stanowi: nawierzchnia jezdni, poboczy, zjazdów,

Po wykonaniu przebudowy stosunek powierzchni na nieruchomości będzie następujący:

- całkowita powierzchnia utwardzona - 8 100 m²

4) Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Na etapie realizacji robót:

- Podczas prowadzenia prac nie wystąpią roboty ziemne w postaci wykopów głębokich. Ewentualny humus zostanie odłożony i zagospodarowany na terenie prowadzonych robót.
- Przy wykonywaniu robót zostanie zastosowana technologia tradycyjna polegająca na przebudowie nawierzchni dróg z materiałów dostępnych na rynku.
- Sprzęt wykorzystywany do budowy musi być sprawny, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gruntów i wód substancjami ropopochodnymi.
- Prace ziemne wykonywane będą w następujący sposób:
 - ścięcie nadmiaru humusu z poboczy oraz wyrównanie terenu i skarp po prowadzonych robotach i podgarnianie urobku przy wykorzystaniu koparko-ładowarki.
 - wywóz nadmiaru urobku na magazyn wykonawcy wraz z utylizacją lub miejsca wskazanego przez Inwestora przy użyciu samochodu samowyładowczego.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z drogowych płyt betonowych podwójnie zbrojonych o wymiarach 150x300 cm.

Wszystkie używane materiały będą posiadały stosowne atesty i deklaracje zgodności z obowiązującymi normami.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę, energię i surowce.

5) Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Dla przedmiotowej inwestycji poza wariantem podstawowym przedsięwzięcia wybranym do projektowania można założyć:

- Wariant „0” zakłada pozostawienie stanu istniejącego bez zmian tzn. brak remontu nawierzchni drogi, tym samym brak poprawy komfortu mieszkańców.
- Wariant I (podstawowy)- realizacja inwestycji tzn. wymiana istniejącej, zdegradowanej nawierzchni na betonowe podwójnie zbrojone płyty drogowe 300x150. Realizacja planowego projektu umożliwi poprawę komfortu poruszania się użytkowników. Wpłynie również na estetykę otoczenia oraz na jej atrakcyjność.

Wobec powyższego zdecydowano o przyjęciu wariantu podstawowego, zakładającego realizację przedsięwzięcia opisanego w bieżącej karcie informacyjnej. Realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na środowisko.

6) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Nie przewiduje się wykorzystywania wody, innych surowców, materiałów i paliw ponad dotychczasowe normatywy. Nie przewiduje się zmian przebiegu istniejących instalacji i przyłączy wodno- kanalizacyjnych.

7) Rozwiązania chroniące środowisko

Na etapie wykonywania robót

W związku z realizacją zadania, zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie miejscowości Gronowo Elbląskie, na istniejącym terenie utwardzonym. Na zapleczu budowy ewentualne niewielkie ilości materiałów nie będą składowane w pobliżu drzew. Zarówno na zapleczu jak i na terenie budowy usytuowane zostaną przenośne urządzenia sanitarne. Na zapleczu budowy oraz na terenie budowy rozmieszczone zostaną oznakowane, zamykane pojemniki na odpady. Zapewniony zostanie systematyczny odbiór odpadów przez uprawnioną firmę. Na zapleczu budowy zgromadzone zostaną odpowiednie sorbenty. Pracownicy będą mieli do nich łatwy dostęp,

aby móc jak najszybciej przeciwdziałać ewentualnemu skażeniu środowiska.

Materiały niezbędne do realizacji zadania będą wbudowywane bezpośrednio ze środków transportu.

Emisja gazów i pyłów pochodzących z eksploatacji sprzętu w czasie pracy nie spowoduje ponadnormatywnego oddziaływania na powietrze. Maszyny i pojazdy będą serwisowane lub będą podlegały okresowym przeglądom i na bieżąco będą konserwowane. Urządzenia pracujące na budowie nie będą kumulować spalin, gdyż praca odbywać się będzie na obszarach o małej intensywności ruchu pojazdów. Samochody podczas rozładunku będą miały wyłączony silnik. Tereny realizacji inwestycji należą do dobrze przewietrzanych, co będzie sprzyjało rozwiewaniu zanieczyszczeń.

Przewidywane do stosowania maszyny są dopuszczone do wykonywania robót ziemnych, a więc spełniają normy w zakresie emisji hałasu. Emisja hałasu nie będzie uciążliwa dla środowiska, gdyż natężenie hałasu nie jest zbyt duże. Droga nie przebiega przez teren o zwartej zabudowie.

W czasie prowadzenia prac nie zachodzi groźba zanieczyszczenia wód gruntowych, gdyż wszystkie prace prowadzone będą sprawnym sprzętem pod stałym nadzorem, a wszystkie odpady budowlane i inne zanieczyszczenia przed zasypaniem wykopu zostaną usunięte. W przypadku wystąpienia wód gruntowych podczas wykonywania prac ziemnych zostaną one odprowadzone powierzchniowo.

Inwestycja wykonywana będzie w granicach wyznaczonych pasów drogowych.

Nie planuje się wycinki drzewostanu. Drzewa znajdujące się w pasie drogowym znajdują się poza obszarem robót. Wysokość osłonięcia – do pierwszych konarów. Nie planuje się robót w obrębie korony drzew i korzeni. W wypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych – brak opadów wykonawca pozyska wodę z sieci wodociągowej – za zgodą zarządcy - do beczkownozu i niezwłocznie podleje drzewa, w pobliżu których były lub są prowadzone prace w ilości około 20 dm³/dzień na jedno drzewo przez cały okres trwania robót. W wyniku robót poziom nawierzchni zmieni się o około 20 cm. Charakter robót nie przewiduje robót ziemnych w postaci głębokich wykopów. Roboty ziemne będą związane z profilowaniem skarp i wymiany konstrukcji. W związku z powyższym nie wystąpią pułapki dla drobnych zwierząt.

Wykopy do 30 cm związane z wymianą konstrukcji nie będą pozostawione na czas pory nocnej. Na bieżąco będą uzupełniane warstwy konstrukcyjne.

W przypadku konieczności pozostawienia wykopu na dłuższy okres przewiduje się ogrodzenie odcinka drogi, na którym spotykano płazy, siatką o drobnych oczkach (ogrodzenie do półmetrowej wysokości siatką o oczkach poniżej 5 mm lub inną szczelną, nieprzekraczalną barierą). Sposób

montażu siatki poprzez trwałe wkopanie jej w grunt i wykonanie przewieszki będzie gwarantować jej skuteczność.

Zabezpieczenie planuje się stosować w okresie poprzedzającym migracje wiosenne, przed okresem masowego wyjścia przeobrażonych płazów na ląd oraz przed migracjami jesiennymi.

Przebudowa nie koliduje z istniejącym zadrzewieniem przydrożnym.

Roboty drogowe ograniczają się do wykonania nowej (odtworzenia) nawierzchni i wymiany konstrukcji. Nie przewiduje się wykonania nowych elementów w planie takich jak: chodniki, zatoki, mijanki.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza obszarem Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej i jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań ochronnych.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza obszarem Rezerwatów i jednocześnie jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań ochronnych Rezerwatów.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza obszarem Parków Krajobrazowych i jednocześnie jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań ochronnych Rezerwatów.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza Obszarem Chronionego Krajobrazu i jednocześnie jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki, planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza Obszar Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony i jednocześnie jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań obszaru Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza Obszarem Natura 2000 Specjalne obszary ochrony i jednocześnie jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki, planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań ochronnych.

Z uwagi na lokalizację inwestycji poza obszarem Pomników przyrody i jednocześnie jej lokalny charakter oraz przedsięwzięte środki, planowane roboty nie wpłyną negatywnie na zalecenia i cele działań ochronnych.

Na etapie eksploatacji

Zastosowane rozwiązania materiałowe zapewnią bezpieczeństwo użytkowania dróg.

Wszystkie materiały odpowiadać będą normom krajowym, posiadać będą deklaracje zgodności

z obowiązującymi normami.

Emisji gazów podczas eksploatacji – zmniejszenie (zwiększona płynność ruchu pojazdów)

Emisja hałasu – zmniejszenie (większa równość nawierzchni, brak wyboi).

8) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

- Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w okresie realizacji zamierzenia w kabinach sanitarnych zlokalizowanych na budowie jak i zapleczu budowy. Kabiny obsługiwane będą przez specjalistyczną firmę.
- Ścieki technologiczne – nie przewiduje się występowania ścieków technologicznych podczas realizacji zamierzenia i jego eksploatacji
- Wody opadowe – odprowadzenie wód opadowych nie ulegnie zmianie, odprowadzane będą powierzchniowo do rowów.
- Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami: w trakcie realizacji zamierzenia możliwe jest powstanie niewielkiej ilości odpadów betonowych. Odpady gromadzone będą w zamkniętych pojemnikach i na bieżąco wywożone na bazę wykonawcy w celu powtórnego przetworzenia.

9) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny - stąd nie obowiązują wymagania przeprowadzenia procedury postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

10) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2020 poz. 55) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

- W bezpośrednim otoczeniu przebudowy nie występują tereny chronione akustycznie. Zgodnie z załącznikiem graficznym w pobliżu planowanej przebudowy znajduje się jedynie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, rolna i siedliskowa. Planowana inwestycja nie spowoduje przekroczenia norm hałasu oraz norm w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego.
- W obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji nie występują obszary wodno-błotne,

strefy ochronne ujęć wód, obszary ochronne zbiorników śródlądowych.

- Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów – wynikających z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09.10.2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. 2014 poz. 1409 oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16.12.2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. 2016 poz. 2183)
- Przebudowa drogi nie zmienia sposobu odprowadzenia wód opadowych. Zmianie nie ulegnie miejsce odprowadzenia wód.
- Do pracy zostaną dopuszczone w pełni sprawne technicznie maszyny i urządzenia.
- Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.
- Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje utraty powierzchni obszarów chronionych i nie spowoduje modyfikacji warunków ekologicznych w sąsiedztwie rozważanej lokalizacji. Wobec powyższego nie ma podstaw przypuszczać, aby przedmiotowa inwestycja mogła ujemnie wpłynąć w sposób znaczący na funkcjonowanie chronionych obszarów przyrodniczych.
- Najbliżej usytuowane obszary chronione
 - a. Opis rezerwaty przyrody - zał. Nr 3
 - b. Opis parki krajobrazowe - zał. Nr 4
 - c. Opis obszary chronionego krajobrazu - zał. Nr 5
 - d. Opis Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony - zał. Nr 6
 - e. Opis Natura 2000 Specjalne obszary ochrony - zał. Nr 7
 - f. Opis Użytek ekologiczny - zał. Nr 8

11) Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny - stąd nie obowiązują wymagania przeprowadzenia procedury postępowania dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego drogi transeuropejskiej sieci drogowej.

12) Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, oraz w obszarze

oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

13) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Zakres i sposób realizacji inwestycji nie stanowi ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

14) Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Podczas rozbiórek przewiduje się odpady w postaci gleba piaszczysta i ziemia, w tym kamienie. Odpad nie ma znaczącego wpływu na środowisko.

15) Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko

Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięcia nie będą znacząco oddziaływać na środowisko

Rozbiórki będą odbywały się w niewielkim zakresie (wymiana konstrukcji na poszerzeniu)

- Biorąc powyższe pod uwagę można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało widocznego zagrożenia dla środowiska.

16) Opis przedsięwzięcia w aspekcie wpływu na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, w odniesieniu do usytuowania przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód, w tym należy:

Z uwagi na bezpieczeństwo ekologiczne planowanej inwestycji nie przewiduje się wpływu niniejszego przedsięwzięcia na formy przyrodnicze podlegające ochronie, w tym na obszary w granicach Natury 2000.

Analizując dokument „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, w którym przedstawiono cele środowiskowe dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie stoi w sprzeczności z zapisami tego dokumentu.

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP) zlokalizowanych na obszarze przedmiotowej inwestycji

Zlewnie Dolnej Wisły

Zlewnie JCWP

Krajowy kod jednolitej części wód powierzchniowych - **RW200005499**

Kategoria części wód (CW - Przybrzeżna, TW - Przejściowa, RW - Rzeka, LW - Jezioro, S - Morze) - **RW**

Uwagi - **zlewnia JCWP rzecznej**

Powierzchnia zlewni [km²] - **501.93**

Jednolite Części Wód Powierzchniowych Rzecznych

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w odległości 6,40 km od rzeki Elbląg.

Nazwa rzeki – **Elbląg**

Europejski kod rzeki z literami PL - **PLMR54**

Krajowy Kod rzeki - **MR54**

Długość jednolitej części wód [km] - **82.88**

Krajowy kod obszaru dorzecza - **2000**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w odległości 3,80 km od rzeki Nogat.

Nazwa rzeki – **Nogat**

Europejski kod rzeki z literami PL - **PLMR52**

Krajowy Kod rzeki - **MR52**

Długość jednolitej części wód [km] - **62.21**

Krajowy kod obszaru dorzecza – **2000**

Jednolite Części Wód Powierzchniowych Jeziornych 6,8km

Nazwa jednolitej części wód – **Družno**

Dorzecze – **Wisły**

Region wodny - **region wodny Dolnej Wisły**

Zlewnia - **Elbląg i Żuławy Elbląskie**

Typ JCZ - **3b**

CEL ST. EKO.- **mniej rygorystyczny cel środowiskowy - brak możliwości technicznych**

CEL CHEM. - **dobry stan chemiczny**

Użytkowanie – **rolna**

CZYN. PR. - **gospodarka komunalna, rolnictwo z zabudową rozproszoną**

Ryzyko – **zagrożona**

Krajowy kod Jednolitej części wód powierzchniowych **LW20779**

Powierzchnia jednolitej części wód [km²] **14.46**

Powierzchnia zlewni [km²] **1046.10**

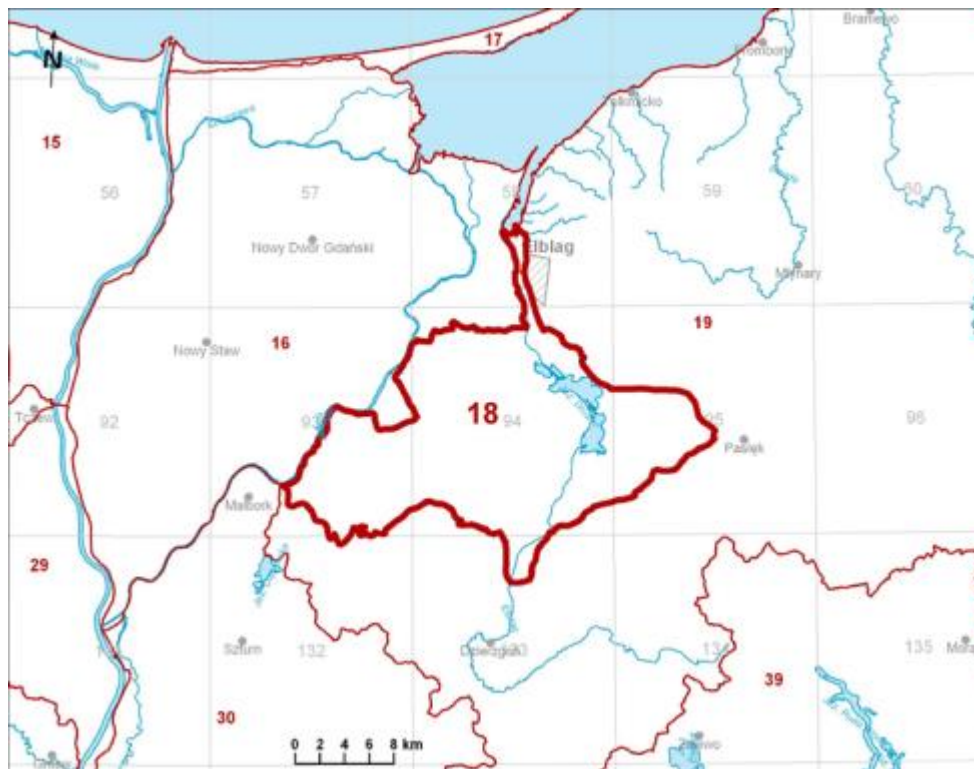
Gmina **280401_2 (Elbląg), 280404_2 (Markusy)**

RDOŚ - **Olsztyn**

Planowana inwestycja nie będzie posiadała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP.

Jednolite części wód podziemnych (JCWPd) zlokalizowanych na obszarze przedmiotowej inwestycji

Jednolite Części Wód Podziemnych – mapka z lokalizacją



Jednolite Części Wód Podziemnych

KOD UEPLGW200018

Dorzecze - **Wisła**

Region wodny - **Dolnej Wisły**

STAN CHEM. - **dobry**

STAN IL. - **dobry**

OCENA ST. - **dobry**

CEL ST. CH. - **dobry stan chemiczny**

CEL ST. IL. - **dobry stan ilościowy**

Użytk. - **rolniczy**

Ryzyko - **niezagrożona**

Powierzchnia jednolitej części wód podziemnych [km²] **386.60**

RZGW w Gdańsku

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na wody podziemne. Przedsięwzięcie to ma charakter naziemny i nie ingeruje w warstwy geologiczne.

Podczas eksploatacji opisywanego przedsięwzięcia nie będą wytwarzane ścieki technologiczne ani bytowo - socjalne.

Brak oddziaływania na podłoże glebowe, z uwagi na szczelne i utwardzone podłoże zaplecza robót oraz sprawne technicznie sprzęty i pojazdy mechaniczne (brak wycieków paliw i olejów).

Sposób w jaki planowane zamierzenie inwestycyjne będzie oddziaływać na te cele.

Podczas realizacji zamierzenia inwestycyjnego istnieje niewielkie niebezpieczeństwo niekorzystnego oddziaływania na cele środowiskowe. Jednak środki przedstawione w punkcie 7 Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia powinny zapewnić brak negatywnego wpływu na cele środowiskowe. W okresie eksploatacji zamierzenia inwestycyjnego należy spodziewać się korzystnego wpływu na osiągnięcie wyznaczonych celów środowiskowych i może przyczynić się do ich polepszenia. Nastąpi zwiększenie płynności ruchu pojazdów, zmniejszy się wobec tego emisja spalin – cel chemiczny i ekologiczny. Równa nawierzchnia betonowa zmniejszy również emitowany przez pojazdy hałas i kurz – cel ekologiczny. Nowa nawierzchnia nie przyczyni się do zwiększenia ruchu pojazdów ponieważ droga poddana remontowi jest drogą lokalną i nie ma znaczenia tranzytowego. Remont ma charakter odnowienia nawierzchni i nadania normatywnej szerokości w jednolitej nawierzchni.

Reasumując planowane zamierzenie inwestycyjne może mieć niewielki pozytywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych wynikających z planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, ustalonych ww. JCWP i JCWPd

.....
Podpis wnioskodawcy lub osoby upoważnionej