

# **Karta informacyjna przedsięwzięcia**

zgodnie z art. 62a ust. 1 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. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.)

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

Projekt przewiduje przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 328 na odcinku Nowe Miasteczko – Niegosławice od ok. km 1+053 do ok. km 1+879. Łączna długość drogi objętej projektem przebudowy to ok. 800 m w terenie zabudowanym oraz częściowo wzdłuż pól uprawnych.

Droga wojewódzka 328 na w/w odcinku łączy się z DW 293. Droga posiada klasę drogi Z oraz natężenie ruchu KR2/KR3 z przewagą pojazdów osobowych. Natężenie pojazdów ciężarowych nie przekracza 6% całości średniodobowego ruchu drogowego. Brak jakichkolwiek istniejących ciągów pieszych oraz rowerowych. Szerokość całego pasa drogowego waha się w granicach ok. 10 m do 33 m. Jezdnia na całości posiada aktualnie nawierzchnie bitumiczną o szerokości od 3,9 do 5,0 m i jest mocno zdeformowana z licznymi spękaniem, łatami oraz ubytkami.

Projektuje się drogę jednojezdniową, dwupasową o szerokości  $3,0 + 3,0 = 6,0$  m z obustronnymi poboczami z frezowiny lub tłucznia o szerokości każde 1,0 m. Droga odwodniona będzie tak jak jest aktualnie tj. do przyległych rowów chłonnych, które będą odmulonei wyczyszczone. Część rowów zostanie zaprojektowana na nowo w miejscach gdzie teraz woda jest odprowadzana na tereny zielone zlokalizowane w pasie drogowym. Jedynie w miejscowości Nowe Miasteczko od ok. km 1+050 do km 1+070 jezdnia zostanie częściowo okrawężnikowana i poprowadzony zostanie chodnik. W ramach inwestycji przewiduje się także budowę nowych przepustów pod zjazdami, przebudowę istniejących przepustów oraz infrastruktury technicznej.

- Powierzchnia utwardzona jezdni bitumem SMA11 ok. 5 000 m<sup>2</sup>;
- Powierzchnia utwardzona poboczy frezowiną/tłuczniem ok. 1 700 m<sup>2</sup>,
- Powierzchnia zjazdów o nawierzchni bitumicznej ok. 420 m<sup>2</sup>.
- Powierzchnia zjazdów o nawierzchni z kostki kamiennej ok. 60 m<sup>2</sup>.
- Powierzchnia zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej ok. 20 m<sup>2</sup>
- Powierzchnia chodników o nawierzchni z kostki betonowej ok. 60 m<sup>2</sup>.
- Długość rowów chłonnych – ok. 1,60 km

Przedstawiane rozwiązanie ma na celu:

- przebudowę i usprawnienie układu komunikacji dróg publicznych;
- poprawę wykorzystania istniejącej infrastruktury;
- redukcje liczby wypadków;
- oszczędność czasu podróży;
- zmniejszeni kosztów eksploatacji pojazdów;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Przebudowa drogi wojewódzkiej nie będzie mieć powiązań z innymi przedsięwzięciami, co nie wpłynie na kumulowanie oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się w obszarze.

Droga w stanie istniejącym jest elementem układu dróg wojewódzkich. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na budynki mieszkalne i gospodarcze związane z ruchem samochodów osobowych ze względu na fakt zlokalizowana większości przedsięwzięcia po za obszarami zabudowy. Po przebudowie zasięg oddziaływania nie zmieni się. Zmniejszy się uciążliwości dla okolicznych mieszkańców ze względu na zastosowanie nowej nawierzchni z SMA11 oraz nowych rozwiązań geometrycznych skrzyżowań i zjazdów, co zmniejszy poziom hałasu oraz ograniczy emisję spalin.

Po oddaniu inwestycji do użytku wielkość i złożoność oddziaływania pozostanie bez zmian. Oddziaływanie powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

W obszarze planowanych prac nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt.

Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze Natury 2000.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy miejsko-wiejskiej Nowe Miasteczko w obrębach Nowe Miasteczko i Popęszyce na terenie Powiatu nowosolskiego, województwo lubuskie, kraj Polska.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

Jedn. ewid. Miasto Nowe Miasteczko

Obręb 1: 346, 303/5, 389/25, 329, 303/6, 342, 344, 334,

Obręb Gołaszyn: 713, 714, 413/1, 415/2,

Obręb Popęszyce: 409/1, 6, 460,

## **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną.**

Jezdnia na całości posiada aktualnie nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 3,9 do 5,0 m i jest zdeformowana z licznymi spękaniami oraz ubytkami. Spadki poprzeczne jednostronne oraz dwustronne kierujące wodę do przyległych istniejących rowów chłonnych lub na przyległe tereny zielone zlokalizowane w pasie drogowym. Pod zjazdami wzdłuż drogi zlokalizowane są zasypane przepusty.

Po przebudowie droga posiadać będzie:

- jezdnię o szerokości minimum 6,0 m + poszerzenia na łukach poziomych – łączna powierzchnia na długości 800 m to ok. 5 000 m<sup>2</sup>;
- obustronne pobocza dla klasy Z o szerokości każde 1,0 co łącznie daje ok. 1 700 m<sup>2</sup>;
- zjazdy – ok. 420 m<sup>2</sup>;
- chodniki – ok. 60 m<sup>2</sup>;
- nowo wybudowane lub odtworzone rowy chłonne – ok. 1,6 km;
- przepusty drogowe.

Przeznaczenie terenów objętych inwestycją nie zmieni się w stosunku do aktualnie wykorzystywanych i ciągle stanowić będzie pas drogi wojewódzkiej nr 328.

Nie planuje się przejmowania terenów przyległych pod nowy pas drogowy. Aktualnie w pasie DW 328 rowy chłonne pokryte są warstwą humusu oraz pozarastane samosiejkami co powoduje pogorszenie ich funkcjonowania, przepusty są częściowo zamulone co również skutkuje pogorszeniem warunków ich użytkowania. W obrębie terenu zabudowanego aktualnie ze względu na brak rowów chłonnych oraz innego sposobu przejścia wód opadowych woda z jezdni zlewa posesje graniczące z pasem drogowym DW 328.

W pasie drogowym zlokalizowane są drzewa wysokie oraz krzaki w postaci zieleni niskiej do usunięcia. Planuje się wycinkę ok. 50 drzew oraz ok. 150 m<sup>2</sup> zieleni niskiej zlokalizowanej za blisko krawędzi drogi, kolidujących bezpośrednio z polami widoczności kierowców oraz projektowanymi rowami chłonnymi (gatunki drzew kolidujących - dąb szypułkowy, topola, klon zwyczajny, lipa drobnolistna, świerk pospolity, sumak octowiec, lilak pospolity oraz drzewa owocowe). Wycinka drzew spowodowana jest przede wszystkim konieczną poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### **3. Rodzaj technologii**

*Droga wykonywana będzie w całości za pomocą sprzętu mechanicznego przez wykonawcę wyłonionego w drodze przetargu. Jezdnia wykonana będzie z masy bitumicznej SMA11 układanej na podbudowie z tłucznią tj. kruszywie naturalnym frakcji 0-31,5 mm.*

*Pobocza natomiast wykonane będą z frezowiny uzyskanej z rozbiórki starej konstrukcji aktualnie zalegającej lub tłucznią – projektowana grubość 10 cm.*

*Chodniki o szerokości 2m wykonane zostaną z kostki betonowej szarej (lub kolorowej) o grubości 8cm. W ramach budowy przewidziano wykonanie zjazdów do istniejących posesji. Zjazdy wykonane będą z nawierzchni bitumicznej lub kostki betonowej o grubości 8cm lub kostki kamiennej na podbudowie z tłucznią.*

*Profilowanie istniejących oraz tworzenie nowych rowów za pomocą sprzętu mechanicznego polegać będzie na zebraniu istniejącego humusu, przetransportowaniu go na odkład, przeprofilowaniu kształtu rowu oraz ponownemu obłożeniu skarp rowów humusem.*

*Ścinanie drzew za pomocą pił mechanicznych oraz pilarek.*

*Układanie krawężników betonowych, jako opaski zjazdów indywidualnych oraz okrawężnikowanie jezdni na terenie zabudowanym, na ławach betonowych z betonu klasy C12/15.*

*Droga przeznaczona będzie dla pojazdów samochodowych bez ograniczania ich dostępności do drogi, przy czym ze względu na bezpieczeństwo i emisję hałasu zostanie ograniczona prędkość w obrębie terenu zabudowanego w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.*

### **Ryzyko występowania poważnej awarii, przy wykorzystywaniu technologii**

*Prowadzenie prac zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i BHP minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.*

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

#### **Wariant 0**

*Analizowany odcinek przebiega w większości przez teren niezabudowany. Na jezdni występują liczne spękania siatkowe i miejscowe deformacje trwałe. Brak decyzji o realizacji danej inwestycji przyczyniłby się do powiększania się istniejących uszkodzeń i powstawania nowych zniszczeń nawierzchni. W konsekwencji doprowadziłoby do zwiększenia niebezpieczeństwa na drodze i utrudnień w jeździe zakłócając płynność, bezpieczeństwo i komfort jazdy. Co więcej obecna szerokość jezdni wynosi ok. 4-5 m, co jest zdecydowanie zbyt małą wartością dla drogi wojewódzkiej, pojazdy wymijające się zmuszone są do wymijania z wykorzystaniem pobocza. Istniejący stan oraz ilość rowów przydrożnych jest niezadawalający, gdyż rowy są pozarastane i niedrożne a woda opadowa zalega na jezdni. Brak decyzji o przebudowie i poprawie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego byłoby związane z ciągle narastającymi i powiększającymi się problemami, które już istnieją, które zostały wyżej wymienione i które będą się tylko pogarszać. Aktualny stan nawierzchni można ocenić jako niezadawalający. Poprzednie zabiegi naprawcze - konserwujące nie rozwiązały problemu odwodnienia spowodowanego złymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi powodującymi aktualnie zastoiska wody. Na nawierzchni występuje szereg spękań i wykruszeń.*

#### **Wariant 1**

*Remont nawierzchni polegający na wymianie warstwy ścieralnej na beton asfaltowy, bez oczyszczenia istniejących rowów, budowy dodatkowych rowów chłonnych, przebudowy przepustów*

oraz przebudowy infrastruktury technicznej.

Wybór tego wariantu spowoduje zmniejszenie hałasu oraz drgań poprzez wyeliminowanie spękań i nierówności nawierzchni, jednak nie rozwiąże problemów związanych z prawidłowym odwodnieniem, a także niedogodności związanych z poruszaniem się np. rowerzystów. Rozwiązanie to również nie przyczyni się do długotrwałej poprawy bezpieczeństwa na drodze. Głównym problemem nawierzchni drogi wojewódzkiej jest słaba odporność na czynniki zewnętrzne, przez co w nawierzchni w chwili obecnej występują spękania siatkowe, poprzeczne i deformacje trwałe. Przyczyną tego jest fakt, iż nawierzchnia asfaltowa, wybudowana w ubiegłych latach nie została dostosowana do zwiększonego obciążenia ruchem drogowym oraz do obecnych wahań temperatury.

Przy wymianie warstwy ścieralnej i zastosowaniu ponownym betonu asfaltowego, w celu usunięcia istniejących problemów przy takich uszkodzeniach, należałoby zwiększyć odporności betonu asfaltowego, poprzez zmniejszenie zawartości asfaltu i zastosowanie twardszego asfaltu oraz zwiększenie największego ziarna mieszanki mineralno-asfaltowej.

Jednakże pojawiają się przy tego typu rozwiązaniach inne wady, jak pogorszenie wodo- i mrozoodporności warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego oraz zmniejszenie trwałości zmęczeniowej betonu asfaltowego przy zastosowaniu zbyt małej grubości nawierzchni.

Efekt byłby taki że po zwiększeniu sztywności betonu osłabiłoby odporność na pękanie.

Fakt ten potwierdza, iż ponowne zastosowanie betonu asfaltowego nie rozwiązałoby istniejących obecnie problemów tego typu uszkodzeń jakie obecnie występują.

Brak budowy dodatkowych rowów spowoduje dalsze zaleganie wody opadowej na jezdni oraz na terenie zabudowy zalewanie prywatnych posesji graniczących bezpośrednio z pasem drogowym.

## **Wariant 2**

Wzmocnienie i wyrównanie istniejącej nawierzchni bitumicznej korekta łuków poziomych, przebudowa istniejących oraz budowa nowych rowów chłonnych, przebudowa przepustów oraz budowa chodnika.

W tym wariacie proponowane są rozwiązania wymiany nawierzchni przy zastosowaniu warstwy ścieralnej z SMA11. Remont istniejącej nawierzchni przyczyniłby się do zaprojektowania odpowiedniej mieszanki mineralno-asfaltowej z lepszych materiałów i ich odpowiedniego doboru. Ograniczyłaby powstawanie zniszczeń, zapewniłaby wymagana trwałość nawierzchni, zmniejszenie hałasu, komfort użytkowników oraz lepszy aspekt ekonomiczny i wpływ na środowisko. W celu przeciwdziałania istniejącym uszkodzeniom najlepszym rozwiązaniem byłaby wymiana nawierzchni wraz z konstrukcją przy zastosowaniu warstwy ścieralnej z SMA11. Jest to mieszanka charakteryzująca się dobrym składem materiałów jak 60% frakcji grysowej, tworzącej stabilny szkielet z ziaren oraz z bitumu wypełniającego przestrzenie między grysami. Taki skład mieszanki mineralno-asfaltowej po ułożeniu i prawidłowym zagęszczeniu będzie stanowił gwarancję zaklinowania się grysów i utworzeniu się odpornej na koleinowanie warstwy. Warstwa ścieralna z SMA wykazuje ok. 2-krotnie lepszą odporność na deformacje. Dodatkowym atutem takiego składu mieszanki, dzięki znajdującej się na ziarnach kruszywa znacznie grubszej warstwy lepiszcza, jest zwiększona trwałość warstwy i zmniejsza ryzyko na wykruszenia w nawierzchni. Jest to bardzo ważna cecha, gdyż obecny stan nawierzchni wykazuje szereg wykruszeń. Powstająca tekstura powierzchni w połączeniu gysu i mastyksu charakteryzuje się wysokim wskaźnikiem szorstkości co spowoduje również poprawę bezpieczeństwa ruchu, a przede wszystkim taka struktura spowoduje zmniejszenie hałasu.

Na nowej równej warstwie SMA po deszczu nie wystąpi cienka warstwa wody opadowej, co powoduje również zwiększenie bezpieczeństwa jazdy w nocy, gdyż zapobiegają „oślepieniu”

światłami pojazdów jadących z naprzeciwka i polepszają widoczność oznakowania poziomego.

W wariantcie tym przewiduje się również budowę dodatkowych rowów, odtworzenie istniejących, budowę przepustów wraz z odtworzeniem istniejących w celu poprawnego odprowadzenia wód deszczowych z powierzchni jezdni, co znacznie poprawi bezpieczeństwo i komfort użytkowników drogi. Natomiast budowa rowów wiązałaby się również z wycinką kilkudziesięciu drzew znajdujących się w pasie drogowym, które zagrażają bezpieczeństwu użytkowników drogi. Budowa rowów pozwoliłaby na odprowadzanie wód opadowych z pasa drogowego w sposób kontrolowany co ma pozytywny wpływ na środowisko.

W porównaniu z wariantem I wariant ten jest wariantem preferowanym, gdyż nawierzchnia z SMA stanowi lepsze rozwiązanie patrząc na użytkowanie, eksploatację i bezpieczeństwo jazdy, a budowa chodnika na terenie zabudowanym znacznie poprawie komfort oraz bezpieczeństwo mieszkańców m. Nowe Miasteczko oraz pozostałych użytkowników DW 328.

**Niniejszy wariant jest optymalnym z punktu widzenia użytkowania, jak również zapewnienia należytego odprowadzenia wód opadowych, zmniejszenia powstawania zastoisk wody. Rozwiązanie w znacznym stopniu poprawi bezpieczeństwo użytkowników drogi, zmniejszy hałas oraz drgania, a także usprawni przejazd.**

Ponieważ projektowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej drogi, nie występuje możliwość wariantowania przebiegu trasy.

- Wariantowanie przedsięwzięcia należy rozważać na poziomie technicznych rozwiązań szczegółowych projektu:
- rodzaj nawierzchni - warstwa ścieralna z masy o uziarnieniu 0/11 lub o uziarnieniu 0/8, której skuteczność wynosi od 3 do 4 dB;
- wielkość i sposób korekt łuków poziomych w celu poprawy BRD.

Różnice pomiędzy poszczególnymi wersjami szczegółowych rozwiązań technicznych nie mają praktycznego znaczenia dla oddziaływania inwestycji na środowisko, dlatego jedynymi kryteriami ich wyboru będą względy techniczno – funkcjonalne oraz bezpieczeństwo i organizacja ruchu.

#### **5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii Na etapie budowy:**

Podczas realizacji inwestycji wystąpi zapotrzebowanie wody na potrzeby socjalne pracowników zatrudnionych przy przebudowie drogi. Potrzeby te mogą być realizowane z czasowo przygotowanych i podłączonych instalacji wodnych na placu budowy z istniejącej sieci, a tam gdzie nie ma możliwości podłączenia się do sieci, woda może być dostarczana z przewoźnych źródeł zasilania (beczkowozów).

Niezbędne materiały budowlane dostarczane będą transportem samochodowym. Maszyny i pojazdy obsługujące budowę będą tankowane w istniejących stacjach paliw płynnych, jak też z mobilnych stacji paliw.

Materiały budowlane w postaci kruszywa oraz piachu zostaną składowane na placu budowy w jednym wskazanym miejscu najbardziej dogodnym ze względu na logistykę.

#### **Na etapie eksploatacji:**

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: ... nie dotyczy.....

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: ... nie dotyczy...

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: ... nie dotyczy.....

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną: /... nie dotyczy.....

- ciepłą: /... nie dotyczy.....
- gazową: /... nie dotyczy.....

## 6. Rozwiązania chroniące środowisko

Jako rozwiązania chroniące środowisko można zaliczyć:

- wymianę istniejącej nawierzchni bitumicznej na SMA co spowoduje obniżenie emisji hałasu przy przejeździe pojazdu o ok. 3 dB;
- zmniejszenie nierówności jezdni co przyczyni się do mniejszego zużycia pojazdów jak i gubienia płynów mechanicznych na jezdni;
- przeprofilowanie poboczy oraz czyszczenie rowów przyczyni się do sprawniejszego i szybszego odprowadzania wody z powierzchni drogi co z kolei przyczyni się do poprawy warunków BRD;

Inwestycja prowadzona na drodze wojewódzkiej zaliczana jest do inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na stan środowiska. Dotyczy to również wód powierzchniowych i podziemnych. Główne czynniki mogące mieć wpływ na jakość wód to:

- wycieki substancji ropopochodnych (paliwa, oleje itp.),
- awarie środków transportu przewożących niebezpieczne substancje,
- stosowanie chlorków w środkach zimowego utrzymania dróg,
- rozpraszane w czasie transportu materiały sypkie i płynne.

Zagrożenie zanieczyszczenia wód istnieje nie tylko podczas eksploatacji drogi, ale również podczas prowadzenia inwestycji, dlatego szczególną uwagę należy zwrócić na zorganizowanie placu budowy oraz stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych do budowy drogi.

### Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

Przeprowadzenie prac związanych z robotami budowlanymi w miejscu inwestycji nie wywrze jakiegokolwiek negatywnego wpływu na stan wód, zarówno powierzchniowych, jak i podziemnych. Lokalna skala prac budowlanych, ich krótkotrwały charakter oraz specyfika przedsięwzięcia nie stanowią żadnego zagrożenia dla kanałów występujących na obszarze przeprowadzania przedsięwzięcia. Odpady powstające podczas przebudowy drogi będą gromadzone selektywnie na wydzielonej powierzchni. Następnie zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia.

Przedmiotowa inwestycja koliduje swym przebiegiem z jednolitymi częściami wód podziemnych (JCWPd) tj. określoną objętością wód podziemnych znajdującą się wewnątrz warstwy wodonośnej lub zespołu warstw wodonośnych:

- PLGW600078

<b>CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH</b>		
Jednolita część wód powierzchniowych (JCWPd)	Europejski kod JCWPd	PLGW600078
	Nazwa JCWP	78
Lokalizacja	Region wodny	region Środkowej Odry
	Dorzecze	Odry
	Kod	
	Nazwa	obszar dorzecza Odry
	RZGW	RZGW Wrocław
Ocena stanu	ilościowego	dobry
	chemicznego	dobry

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	niezagrożona
Przyczyna zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych	-

Przedmiotowa inwestycja koliduje swym przebiegiem z jednolitymi częściami wód powierzchniowych (JCWP):

- RW600010153499

<b>CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH</b>	
Dorzecze	Odry
Nazwa JCWP	Biała woda
Kod	RW600010153499
Nazwa	obszar dorzecza Odry
RZGW	RZGW Wrocław
Monitorowana	tak
Stan JCWP	zły
Stan ekologiczny	umiarkowany
Stan chemiczny	Brak danych

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

### **a) emisja hałasu**

Podczas przeprowadzania prac związanych z przebudową drogi wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą urządzeń i maszyn budowlanych oraz pojazdów transportowych. Charakter inwestycji powoduje, iż ciężki sprzęt będzie użytkowany przez stosunkowo krótki okres, jednak każdorazowe jego użycie wiązać się może z emisją stosunkowo wysokiego poziomu hałasu. Korzystanie ze sprawnego technicznie, nowoczesnego parku maszynowego z użyciem technologii najmniej uciążliwych akustycznie spowoduje, iż dolegliwości związane z hałasem będą okresowe, przejściowe i nieodczuwalne poza ścisłym rejonem robót.

Droga wojewódzka nr 328 na odcinku planowanym do przebudowy w większości przebiega przez teren niezabudowany. Realizacja planowanej inwestycji wpłynie na obniżenie emisji hałasu poprzez zastosowanie nowej nawierzchni z masy SMA, nadanie równości podłużnej i poprzecznej jezdni, upłynnienie ruchu.

### **b) emisja spalin**

Prowadzone prace będą charakteryzowały się emisją zanieczyszczeń do atmosfery głównie na etapie prac ziemnych. Poziom emisji zależeć będzie od rodzaju zaangażowanego sprzętu: rodzaju i ilości maszyn budowlanych, a także od ich stanu technicznego. Uwzględniając jednak zakres prac i ich rozłożenie w czasie można stwierdzić, że emisja ta nie będzie stanowić istotnego zagrożenia dla środowiska.

Z uwagi na natężenie ruchu należy przyjąć, że przewidywane oddziaływanie w okresie eksploatacji drogi wojewódzkiej 328 nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza poza granicami pasa drogowego. Takie stwierdzenie autorów Karty wynika przede wszystkim z doświadczeń przy opracowywaniu podobnych dokumentacji dla inwestycji liniowych, gdzie przy większym natężeniu ruchu nie miało miejsca przekraczanie dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza poza granicami pasa drogowego.

**ŚREDNI DOBOWY RUCH POJAZDÓW**  
**Droga wojewódzka nr 328**

Rok		Sam. osob.	Sam. dost.	Sam. ciężarowe bez przyczep (Nc)	Sam. ciężarowe z przyczepami (N <sub>C+P</sub> )	Autobusy (N <sub>A</sub> )	Ogółem
2015	p/d	657	63	7	10	4	777

**c) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych**

Powstające podczas realizacji inwestycji ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do przewoźnych kontenerów i wywożone przez uprawnione podmioty posiadające stosowne zezwolenie do miejscowej oczyszczalni ścieków. Nie będą więc stanowić zagrożenia dla wód podziemnych i powierzchniowych. W okresie eksploatacji drogi ścieki socjalno – bytowe nie będą powstawały.

**d) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych**

Woda do celów technologicznych (np. do polewania dla celów wiązania podłoża, do zagęszczania gruntów) będzie dowożona beczkowozami. Natomiast w trakcie eksploatacji ścieki technologiczne nie będą powstawały.

**e) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych**

Szacunkowo określona wielkość odpływu z powierzchni całej planowanej inwestycji wyniesie około 117,68 [dm<sup>3</sup>/s]. Wody deszczowe z projektowanej drogi będą odprowadzane powierzchniowo do przydrożnych rowów oraz na tereny zielone zlokalizowane w pasie drogowym.

**f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń**

Sprzęt do wykonywania dróg:

- Koparki;
- Ładowarki;
- Równiarki;
- Ciągniki siodłowe z naczepami;
- Ciągniki rolnicze z przyczepami;
- Dźwigi;
- Betoniarki.

Ilość sprzętu zależy od frontu robót jaki on będzie musiał wykonać jednorazowo.

**8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Brak transgranicznego oddziaływania gdyż nie zmienia się ani funkcja, ani zakres rzeczowy inwestycji na podanym terenie.

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

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie przekształconym przez człowieka, w odległości minimum 2,6 km od najbliższych położonych obszarów chronionych ustanowionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Przedsięwzięcie nie będzie źródłem emisji substancji i energii do środowiska, które mogłyby oddziaływać na ww. obszary i stwarzać zagrożenie dla ich właściwego funkcjonowania.



Najbliżej położone jednostki obszaru chronionego w rejonie inwestycji:

- Obszar Chronionego Krajobrazu – Wzgórza Dalkowskie – odległość ok. 2,61 km
- Rezerwat Annabrzeskie Wawozy – odległość ok. 6,72 km
- Obszar Chronionego Krajobrazu – Nowosolska Dolina Odry – odległość ok. 6,84 km
- Obszar Chronionego Krajobrazu – Wzgórza Dalkowskie – odległość ok. 7,44 km
- Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony – Borowina PLH080030 – odległość ok. 7,76 km
- Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony – Nowosolska Dolina Odry PLH080014 – odległość ok. 8,03 km
- Natura 2000 Obszary Specjalnej Ochrony – Dolina Środkowej Odry PLB080004 – odległość ok. 8,03 km
- Natura 2000 Obszary Specjalnej Ochrony – Stawy Przemkowskie PLB020003 – odległość ok. 8,71 km

### **Korytarze ekologiczny**

*Inwestycja nie przecina korytarzy ekologicznych.*

### **10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego**

- lokalizacja wjazdu i wyjazdu: **Droga na początku opracowania ma połączenie z drogą wojewódzką nr 293 w m. Nowe Miasteczko, droga na końcu swojego opracowania ma połączenie z dalszymi odcinkami drogi wojewódzkiej nr 328.**
- ilość miejsc parkingowo-postojowych na terenie objętym inwestycją: **nie dotyczy**
- ilość samochodów osobowych, ciężarowych i innych pojazdów:

### **ŚREDNI DOBOWY RUCH POJAZDÓW**

Rok		Sam. osob.	Sam. dost.	Sam. ciężarowe bez przyczep (N <sub>c</sub> )	Sam. ciężarowe z przyczepami (N <sub>C+P</sub> )	Autobusy (N <sub>A</sub> )	Ogółem
2015	p/d	657	63	7	10	4	777

**11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację 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.**

*W obszarze potencjalnego możliwego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest realizowanych, zrealizowanych, przedsięwzięć mogących prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.*

### **12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.**

*Możliwość wystąpienia poważnej awarii będzie występowała w sytuacji przewożenia drogą zbiorników transportujących substancje niebezpieczne. Podstawowymi jednostkami organizacyjnymi, powołanymi do zwalczania skutków poważnej awarii, są jednostki Państwowej*

*Straży Pożarnej, posiadające stosowne instrukcje postępowania na wypadek wystąpienia awarii.*

*Jedną z najbardziej prawdopodobnych poważnych awarii jest możliwość zapalenia się pojazdów lub paliw, rozlanie paliw płynnych lub ulatnianie się przewożonych gazów (np. chlor, propan butan itp.). Do najpoważniejszych zdarzeń na drogach należy zaliczyć więc wypadki cystern przewożących substancje niebezpieczne w tym zarówno substancje płynne jak i stałe czy gazowe, rozszczelnienie opakowań podczas transportu, eksplozje i pożary. Przedmiotowy odcinek nie jest obciążony ruchem pojazdów tranzytowych, w tym samochodami typu TIR i innymi pojazdami ciężkimi.*

*Wypadki na drodze stwarzają zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz stanowią zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. W trakcie wypadków dochodzić może do wycieku paliwa, oleju, płynów chłodniczych, płynów hamulcowych z pojazdów biorących udział w zdarzeniach drogowych. Oprócz wypadków największe zagrożenia na drogach mogą mieć awarie i katastrofy chemiczne. Do powyższego przyczynia się niewłaściwe przewożenie niebezpiecznych substancji chemicznych. Przy połączeniu niebezpiecznych zdarzeń (wypadki, katastrofy, awarie) z niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi np. obfitymi opadami deszczu, substancje chemiczne wnikać mogą do otoczenia, w sposób niekontrolowany przedostawać się do wód i ziemi oraz powodować potencjalne zagrożenie. Prawdopodobieństwo zagrożenia wód jest funkcją udziału pojazdów przewożących materiały niebezpieczne w średniodobowym natężeniu ruchu, długości odwadnianego odcinka drogi i odległości drogi od odbiornika.*

*Na zmniejszenie ryzyka wystąpienia poważnej awarii wpływ ma zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych drogi m.in. szerokość pasa drogowego, zastosowanie pasów awaryjnych, zapewnienie odpowiednich łuków i widoczności. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia wpłynie niewątpliwie korzystnie na zmniejszenie ryzyka wystąpienia kolizji pojazdów samochodowych.*

*Również wycieki z maszyn budowlanych oraz pojazdów transportowych w wyniku ich poważnych awarii, mających miejsce na terenie budowy mogą być zagrożeniem dla środowiska. Jest to szczególnie niebezpieczne w miejscach odhumusowanych przy współistnieniu przepuszczalnego gruntu w podłożu dla wód podziemnych i powierzchniowych. Możliwość takich wypadków jest jednak nieduża. Niewielkie są również ilości zanieczyszczeń, które w takich przypadkach mogą dostać się do środowiska i powodować jego zanieczyszczenie. W związku z tym uznaje się ten rodzaj zagrożenia za nieznaczący. W razie wystąpienia takiego zdarzenia, sprzęt budowlany używany na budowie przedsięwzięcia zapewni podjęcie szybkiej akcji zabezpieczającej środowisko. Działania z tym związane polegać będą przede wszystkim na uniemożliwieniu rozprzestrzeniania się substancji niebezpiecznej poza miejsce wycieku oraz usunięcie skażonego gruntu, względnie wypompowanie skażonej wody.*

*Zastosowane powyższe rozwiązania techniczne w pełni zabezpieczą środowisko – wodno-gruntowe przed zanieczyszczeniami substancji niebezpiecznej, która może uwolnić się podczas wystąpienia poważnej awarii na drodze. Natomiast lokalizacja drogi i procedury przyjęte przez PSP i jej jednostki ratunkowe pozwalają przyjąć, iż akcja ratownicza rozpocznie się w ciągu 10-20 min. Etap realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie się wiązał z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej. Zastosowane w procesie prac budowlanych surowce i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska.*

*Inwestycja będąca drogą nie jest w stanie w znaczący sposób wpłynąć na klimat w tym na zmienność stanów pogodowych, czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. W wyniku przeprowadzonej przebudowy drogi oraz obiektów towarzyszących inwestycja nie będzie miała wpływu na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody).*

### **13. Przewidywana ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.**

*Prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami, realizowana w ramach inwestycji drogowych, opiera się na fundamentalnej zasadzie zapobiegania powstawaniu odpadów lub minimalizacji ich ilości. Odpady, których powstaniu nie można zapobiec, należy poddawać procesowi odzysku lub unieszkodliwiania. Ostatecznym etapem gospodarowania odpadami jest ich składowanie. Wskazaną wyżej formę stosuje się w sytuacjach, w których inna metoda unieszkodliwienia pozostaje niewykonalna z przyczyn technologicznych lub nieuzasadniona z przyczyn ekonomicznych.*

*Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2020 poz. 797 z późn. zm.) wytwórcą odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy ww. usługi. Z uwagi na fakt, iż wszystkie prace związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia zlecone zostaną przez Inwestora firmom zewnętrznym, stwierdza się, że właśnie te firmy będą wytwórcami odpadów. Wskazane podmioty zewnętrzne zobowiązane są do właściwego gospodarowania odpadami oraz uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych w zakresie gospodarki odpadami.*

*Przepisy prawa zobowiązują wytwórcę odpadów do:*

- uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów, zależnie od ich ilości (zgodnie art. 180a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska):
  - powyżej 1 Mg rocznie – w przypadku odpadów niebezpiecznych,*
  - powyżej 5000 Mg rocznie – w przypadku odpadów innych niż niebezpieczne;**
- przekazania wytworzonych odpadów innym podmiotom uprawnionym, zgodnie z treścią art. 27 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, posiadającym zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami (zezwolenie na zbieranie odpadów lub na ich przetwarzanie) chyba, że działalność taka nie wymaga uzyskania zezwolenia;*
- przekazania wytworzonych odpadów innym podmiotom uprawnionym, zgodnie z treścią art. 27 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, posiadającym koncesję na podziemne składowanie odpadów, pozwolenie zintegrowane, wpis do rejestru działalności regulowanej w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości.*

*Właściwość miejscową organu wydającego decyzję w zakresie wytwarzania odpadów lub gospodarowania odpadami, ustala się wg miejsca prowadzenia przedmiotowej działalności.*

*Zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji będą powstawały różne odpady w zależności od realizowanego etapu. Dominującą, pod względem ilości grupą odpadów będą odpady z fazy prac budowlanych.*

*Odpady wytworzone w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia powinny być zagospodarowane przez Wykonawcę.*

*Etap realizacji przedsięwzięcia powoduje powstanie większej ilości odpadów niż na etapie eksploatacji ze względu na konieczność wykonywania prac budowlanych. Odpady będą także pochodzić z tworzenia, funkcjonowania i likwidacji zaplecza materiałowego budowy i zasobów materiałowych.*

*Podstawowe źródła powstawania odpadów:*

- roboty ziemne,*
- ułożenie nawierzchni dróg,*
- roboty mostowe,*
- eksploatacja maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych,*
- budowa, funkcjonowanie i likwidacja zapleczy budowlanych.*

*Odpady powstające w wyniku prowadzonych prac budowlanych można podzielić na grupy:*

- Ziemia z wykopów – w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia może powstać w wyniku korytowania pod zjazdy oraz ścinki pobocza. Skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych.
- Odpady z budowy nawierzchni drogowej - odpad z nawierzchni drogi asfaltowej lub betonowej, kostka brukowa, krawężniki, piasek, wszelkie niezanieczyszczone pozostałości po budowie dróg składające się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły) lub hydraulicznie związanych (beton), kamienia krawężnikowego i brukowego.
- Gruz rozbiórkowy, odpady z rozbiórki – na przykład destrukta powstały z frezowania istniejącej nawierzchni drogowej, powstaje podczas prac budowlanych. Skład może być różny w zależności od rodzaju budowli i jej konstrukcji. Materiał mineralny zawierający niewielkie ilości substancji organicznych i nieorganicznych tj. ziemia, piasek, beton bez stali zbrojeniowej, cegła, kamienie naturalne uznawany jest za gruz niezanieczyszczony.
- Odpady z placów budowy: drewno, tworzywa sztuczne, papier, tektura, metal, kable, farby, lakiery, kleje.

Poza nadmiarem mas ziemnych (kod: 17 05 04) na etapie realizacji inwestycji mogą powstać odpady sklasyfikowane w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10). Szczegółowy bilans mas ziemnych powinien znajdować się w projekcie budowlanym (w celu m.in. ustalenia wielkości nadmiaru lub niedoboru mas ziemnych).

Tabela 1 Przewidywane odpady, jakie mogą powstać w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia

<b>kod</b>	<b>Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów</b>	<b>Sposób postępowania z odpadami wg obowiązujących przepisów prawa</b>	<b>Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów</b>
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	R4, R5, R12 (Przekazywanie do recyklingu)	Ok. 0,2 [Mg]
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	R5, R12 (Recykling zużytego czyściwa)	Ok. 0,2 [Mg]
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	R5, R12 (Recykling zużytego czyściwa)	Ok. 0,2 [Mg]
17 01 81	Odpady z remontów i rozbudowy dróg	R5, R12 (Surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)	Ok. 3,0 [Mg]
17 02 01	Drewno	R12 lub R1, R3 (Przekazywane do recyklingu, odzysk celulozy, paliwo)	Ok. 0,5 [Mg]
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	R5, R12 (Dodatek do mieszanek mineralno – asfaltowych)	Ok. 5,0 [Mg]
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione 17 05 03	D1 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)	Ok. 5,0 [Mg]
20 01 01	Papier i tektura	R12 lub R1, R3 (Przekazywane do recyklingu, odzysk celulozy, paliwo)	Ok. 0,2 [Mg]

20 01 39	Tworzywa sztuczne	R5, R12 (Przekazywane do recyklingu, odzysk polimerów)	Ok. 1,0 [Mg]
20 01 40	Metale	R4, R5, R12 (Wykorzystanie do drobnych napraw lub odzysk metali)	Ok. 0,5 [Mg]
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	R3 lub R12 (Wykorzystywanie do kompostowania)	Ok. 1,0 [Mg]
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)	Ok. 0,8 [Mg]

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji sprowadzać się będą do prawidłowej gospodarki odpadami, która przede wszystkim polegała będzie na selektywnej zbiórce odpadów, właściwym ich składowaniu, w miarę możliwości odzyskowi w miejscu wytwarzania oraz przekazywaniu podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia. Część odpadów w miarę możliwości zostanie odzyskana na placu budowy.

Odpady opakowaniowe, jak palety drewniane i pojemniki stanowią opakowania zwrotne. Opakowania z folii, papieru oraz odpady powstające na zapleczu socjalnym budowy będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji.

Odpady, których nie będzie można wykorzystać zostaną przekazane podmiotom posiadającym właściwe decyzje lub pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Część odpadów będzie mogła zostać przekazana osobom fizycznym na podstawie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. 2016 poz. 93). Uwagę należy zwrócić na odpady określone jako niebezpieczne, do których należeć będą opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Z definicji odpadów niebezpiecznych wynika, że stanowią one szczególne zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska i dlatego gospodarka nimi wymaga prawidłowego prowadzenia i szczególnej kontroli. Przekazując ten rodzaj odpadów należy ściśle przestrzegać zapisów ustawy o odpadach i rozporządzeń wykonawczych. Odpady te należy gromadzić selektywnie nie mieszać z innymi odpadami i magazynować do czasu przekazania podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w miejscach odizolowanych, uniemożliwiając przedostanie się zanieczyszczeń do wód i do gleb.

Prawidłowa gospodarka odpadami w fazie realizacji przedsięwzięcia powinna zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ich ilość; jeśli odpad powstał, należy dążyć do zapewnienia jego odzysku zgodnego z zasadami ochrony środowiska. Jeżeli nie udało się dokonać odzysku, należy odpad unieszkodliwić zgodnie z zasadami ochrony środowiska.

Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie budowy przedsięwzięcia odpowiedzialny będzie wykonawca. Wykonawca, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach będzie wytwórcą odpadów. Będzie on zobowiązany do stosowania takich sposobów produkcji lub form usług oraz przetwarzania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi.

W fazie użytkowania przedsięwzięcia mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

#### Odpady z urządzeń elektrycznych i elektronicznych

- 16 02 13 \* Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy R4, R5, R12 (Odzysk wybranych elementów, materiałów, substancji). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,02 [Mg/rok]
- 16 02 14 Elementy usunięte z zużytych urządzeń R4, R5, R12 (Odzysk wybranych elementów, materiałów, substancji). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,02 [Mg/rok]

- 16 81 02 Odpady inne niż wymienione w 16 81 01 D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,02 [Mg/rok].

Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)

- 17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 R5, R12 (Dodatek do mieszanek mineralno – asfaltowych). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 1,0 [Mg/rok].
- 17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03 R5, R12 (Surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 1,0 [Mg/rok].

Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie

- 20 02 01 Odpady ulegające biodegradacji R3 lub R12 (Wykorzystywanie do kompostowania). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,2 [Mg/rok].
- 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,2 [Mg/rok].
- 20 03 03 Odpady z czyszczenia ulic i placów D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,02 [Mg/rok].
- 20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych grupach D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,02 [Mg/rok].

Odpady na etapie eksploatacji w początkowym okresie będą powstawać w stopniu ograniczonym. Wzrost powstawania odpadów będzie postępował wraz ze zużywaniem nawierzchni drogowej, co w konsekwencji wymagać będzie dokonywania remontów. Również ilość powstałych odpadów komunalnych wzrastać będzie wraz z zwiększeniem się natężenia ruchu drogowego.

Oddziaływanie na środowisko wymienionych powyżej odpadów będzie niewielkie. Powstaną one w pasie drogowym i będą łatwe do usunięcia, a następnie przekazane do zutylizowania.

Składowane we właściwy sposób odpady, odpowiednio magazynowane, przekazywane wyspecjalizowanym firmom zgodnie z zapisami ustawy o odpadach nie będą przyczyniały się do zanieczyszczenia środowiska.

Podsumowując w zakresie gospodarki odpadami w fazie budowy i użytkowania obiektu należy przestrzegać następujących zasad:

- selektywnie zbierać odpady w tym w szczególności nie mieszać z odpadami niebezpiecznymi,
- magazynować odpady w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych oraz uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi poprzez właściwe zabezpieczenie podłoża i zapobieganie wymywaniu substancji do gleby i wód,
- przekazywać odpady podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w zakresie ich transportu, odzysku, unieszkodliwiania bądź składowania,
- uzyskać pozwolenia na wytwarzanie odpadów, jeżeli wytwarzane jest powyżej 1 Mg odpadów niebezpiecznych rocznie lub powyżej 5 tysięcy Mg odpadów innych niż niebezpieczne rocznie,
- przedłożyć informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami, jeżeli wytwarza odpady niebezpieczne w ilości do 0,1 Mg rocznie albo powyżej 5 Mg rocznie odpadów innych niż niebezpieczne.

Reasumując prawidłowa gospodarka odpadami z zachowaniem ww. zasad zabezpieczy środowisko przed wpływem wytwarzanych odpadów i zniweluje negatywny wpływ budowanego obiektu na otoczenie.

**14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.**

*W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie zaplanowano takich prac rozbiórkowych. Wystąpią jedynie fragmentaryczne rozbiórki infrastruktury drogowej.*

*/podpis wnioskodawcy/*