

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia znak OŚ.6220.7.9.2016

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: Budowa obwodnicy Kamienia Krajeńskiego w ciągu drogi krajowej nr 25”

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz

Nazwa oraz usytuowanie inwestycji: „Budowa obwodnicy Kamienia Krajeńskiego w ciągu drogi krajowej nr 25”

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie gminy Kamień Krajeński, w powiecie sępoleński, województwie kujawsko – pomorskim. Projektowany wariant W2B bierze swój początek w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 25 i biegnie po zachodniej stronie miasta, włączając się ponownie do istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 25. Kilometraż wejścia i wyjścia z istniejącego przebiegu drogi krajowej w wariantcie W2B wynosi: km 0+000-km 2+475

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia: Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Kamień Krajeński. Długość wariantu W2B wynosi – 2475 m, a powierzchnia 14,41 ha.

W ramach zadania nastąpi:

- budowa drogi krajowej nr 25 – obwodnicy miasta Kamień Krajeński,
- budowa skrzyżowań z drogami niższych klas technicznych,
- budowa obiektu mostowego,
- realizacja odwodnienia,
- przebudowa infrastruktury kolidującej z inwestycją,
- wycinka kolidujących drze i krzewów, gospodarka istniejącą zielenią,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa drogowego.

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest zarówno w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód

podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW2000 17292659 - Kamionka do wypływu z jez. Mochel, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo - wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane planuje się prowadzić w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy. Ewentualne naprawy i tankowanie paliwa w obrębie inwestycji odbywać się będą w miejscach do tego przeznaczonych, na utwardzonym, uszczelnionym podłożu tak, aby zapobiec przedostawaniu się płynnych substancji zawierających substancje ropopochodne do środowiska gruntowo-wodnego. Ponadto, plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Na etapie realizacji inwestycji, ścieki socjalno - bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie powstaną ścieki przemysłowe. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie planuje się użycia wody.

Projektowana droga odwadniana będzie głównie powierzchniowo. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni drogi spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających samoczynny spływ wód opadowych z jezdni. System odwodnienia części drogowej opierać się będzie na trawiastych rowach przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej.

Kanalizacja i rowy sprowadzą wody do ziemnych, otwartych zbiorników retencyjnych i retencyjno - infiltracyjnych. Mają one za zadanie złagodzenie fali spływu przed skierowaniem wód do odbiornika oraz redukcję stężeń zanieczyszczeń. Do oczyszczania wykorzystane będą naturalne procesy. Zbiorniki posiadały będą przelewy awaryjne oraz będą miały zapewniony dojazd dla ich okresowego czyszczenia.

Wody opadowe przed wprowadzeniem do opisywanych zbiorników lub bezpośrednio do odbiorników będą podczyszczane w osadnikach lub piaskownikach (w miejscach niezbędnych).

Kanalizacja deszczowa będzie wykonana również na odcinkach łuków poziomych, wymagających nachylenia jednostronnego, na odcinkach wysokich nasypów oraz w rejonie obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty), gdzie zastosowane zostaną ścieki drogowe z wpustami deszczowymi. Wody te będą odprowadzane do kanalizacji lub do rowów poprzez przykanaliki.

Odprowadzenie wód deszczowych ze studzienek ściekowych (wpustów deszczowych) realizowane będzie przykanalikami. W przypadku odprowadzania wód przykanalikiem bezpośrednio do rowu wykonane będą prefabrykowane wyloty.

Projektuje się wykonanie studni połączeniowych i rewizyjnych z prefabrykowanych elementów betonowych z fabrycznie wykonanymi przejściami szczelnymi do montażu rur kanalizacyjnych oraz z wmontowanymi stopniami. Prefabrykowane elementy uszczelnia się uszczelkami gumowymi.

Projektuje się wykonanie studzienek ściekowych (wpustów deszczowych) z prefabrykowanych elementów betonowych z fabrycznie wykonanym przejściem szczelnym do montażu rur kanalizacyjnych. Wszystkie wpusty zostaną wyposażone w kosze ze stali ocynkowanej na zanieczyszczenia stałe.

W ramach realizacji planowanego obiektu mostowego nad rzeką Kamionką nie przewiduje się potrzeby posadawiania jakichkolwiek elementów obiektu w nurcie rzeki.

Ingerencja związana będzie z umocnieniami koryta i brzegów rzeki, które wykonuje się m.in. w celu zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektu.

Równocześnie Autorzy raportu wskazali, iż: „na obecnym etapie projektowania nie są znane szczegółowe sposoby umocnienia rzeki Kamionki ani ich zakres - te będą określone na etapie projektu budowlanego w porozumieniu z zarządcą cieku. Niemniej jednak należy przyjąć, że wszystkie umocnienia będą wykonane w sposób nie powodujący zmiany charakterystyki koryta cieku (analogiczne jak w stanie istniejącym pochylenie podłużne cieku oraz nachylenia skarp), a więc - konsekwentnie nie spowodują zmiany prędkości przepływów wód w cieku. Zapewniona zostanie również retencja gwarantująca dopływ do odbiornika na poziomie spływu ze zlewni naturalnej”.

Faza budowy związana będzie z niezorganizowaną emisją substancji do powietrza atmosferycznego, której źródłem będą przede wszystkim silniki maszyn budowlanych, pojazdów dowożących materiały i wywożących odpady oraz pył powstający w trakcie prac.

Wymienione uciążliwości będą miały charakter przejściowy i wystąpią jedynie w okresie prowadzenia prac realizacyjnych i ustaną z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Przewidziano zastosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych pozwalających na ograniczenie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, m.in.: stosowanie w miarę możliwości gotowych mieszanek, zraszanie podczas przesypywania materiałów o niskiej wilgotności oraz dróg dojazdowych i technologicznych w okresie suszy. Ponadto, podczas przerw w pracy silników samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane.

W czasie budowy obwodnicy źródłami hałasu będą głównie maszyny i urządzenia stosowane w pracach budowlanych oraz pojazdy samochodowe dowożące materiały budowlane oraz wywożące odpady.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 - 22:00. Wyjątek stanowią prace, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu (np. betonowanie). Ponadto, zaplecze budowy nie zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływania związane z fazą budowy będą krótkotrwałe i przemijające.

Na etapie funkcjonowania źródłem hałasu związanym z inwestycją będzie ruch pojazdów poruszających się po obwodnicy Kamienia Krajeńskiego.

Zgodnie z przedstawioną kwalifikacją akustyczną w rejonie zamierzenia znajdują się następujące tereny wymagające ochrony akustycznej:

1. tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:

a) $LA_{eq} = 65$ dB(A) w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna),

b) $LA_{eq} = 56$ dB(A) w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna);

2. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:

a) $LA_{eq} = 61$ dB(A) w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna),

b) $LA_{eq} = 56$ dB(A) w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna).

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

Wariant	Typ	Kilometraż		Strona	Długość (m)	Wysokość (m)
		od	do			
W2B	ekran pochłaniający	-0+007	0+034	lewa	41	2
W2B	ekran pochłaniający	2+164	2+234	lewa	70	2

W aneksie nr 2 raportu przewidziano wprowadzenie rezerwy terenu na odcinku od 2+200 do 2+475 po prawej stronie projektowanej trasy, dla przyszłej ochrony terenów przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod funkcję mieszkaniowo - usługową. Zgodnie z wynikami analizy, klimat akustyczny tych terenów będzie ulegał systematycznej degradacji, warunkowanej przede wszystkim wzrastającym natężeniem ruchu. W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w aneksie nr 1 do raportu w następujący sposób:

- a) punkt obserwacyjny nr 1, PDH-1, kilometraż 2+410, strona prawa,
- b) punkt obserwacyjny nr 2, PDH-2, kilometraż 2+256, strona prawa,
- c) punkt obserwacyjny nr 3, PDH-3, kilometraż 0+004, strona lewa,
- d) punkt obserwacyjny nr 4, PDH-4, kilometraż 2+200, strona lewa.

Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Praca typowych urządzeń budowlanych takich, jak: koparki, spycharki, dźwigi oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały stanowi źródło drgań o dużej mocy. Należy zaznaczyć, że prace przy wykorzystaniu ciężkiego sprzętu będą prowadzone periodycznie. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny.

Analiza zagospodarowania okolicznego terenu prowadzi do wniosku, że w odległości 20 metrów od planowanych prac ziemnych z użyciem ciężkiego sprzętu, znajdują się budynki na początkowym i końcowym odcinku obwodnicy w miejscach wyłączenia i włączenia do istniejącego układu drogowego (ronda).

W celu ochrony budynków sąsiadujących z przedsięwzięciem, przed rozpoczęciem robót i po ich zakończeniu zostanie wykonana inwentaryzacja stanu istniejącego budynków i innych obiektów budowlanych, celem udokumentowania ewentualnego wpływu prac na stan techniczny tych budynków. Inwentaryzacja zostanie wykonana w zakresie budynków oddalonych do 25 metrów od planowanej inwestycji; w przypadku wariantu wybranego do realizacji dotyczy to budynku w kilometrażu 0+000 (strona lewa).

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po obwodnicy. Wielkość emisji (m.in.: tlenki azotu, dwutlenek siarki, pył PM10 i PM2,5), a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych oraz dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia.

Najbardziej znaczącym wskaźnikiem wynikającym z emisji zanieczyszczeń powodowanych transportem drogowym jest dwutlenek azotu. Na podstawie wyników przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.

Jednocześnie, na podstawie przedstawionej dokumentacji, przewidziano działania minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze w ww. zakresie, w tym:

- a) zabezpieczenie drzew i krzewów niepodlegających wycince przed uszkodzeniem w czasie prowadzonych prac,
- b) wykonanie nasadzeń zieleni dogęszczającej, w celu ochrony wnętrza lasu przed oddziaływaniem projektowanej obwodnicy, pełniących również funkcję nasadzeń kompensujących,
- c) dostosowanie terminu wycinki oraz karczowania terenu do okresu lęgowego ptaków,
- d) wykonanie siedlisk zastępczych w postaci 15 skrzynek dla ptaków.

Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami „na analizowanej obwodnicy zostanie zastosowane oświetlenie nieprzywabiające owadów (niskosodowe lub LED), a zatem niewpływające również na nietoperze. Zastosowane zostaną także oprawy kierunkowe, dzięki czemu światło nie będzie się rozpraszało, a zanieczyszczenie światłem zostanie ograniczone do minimum, co pozwoli zachować m.in. warunki ewentualnych przelotów i żerowania nietoperzy.

Podstawowe projektowane parametry techniczne:

- klasa techniczna – GP,
- obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś,
- kategoria ruchu – KR4,
- prędkość projektowa – 70 km/h,
- prędkość miarodajna – 90 km/h.

Przewidywane rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:

W trakcie prowadzenia prac budowlanych zostaną wytworzone odpady należące głównie do grupy 17 i 15 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach.

Jednym z rodzajów odpadów, jakie powstaną w wyniku koniecznej wycinki drzew i krzewów, będzie odpadowa masa roślinna (kod 02 01 03), tj. części zielone, kora, gałęzie, korzenie - zaleca się kompostować.

W związku z organizacją placu budowy i zaplecza socjalnego oprócz ww. odpadów powstanie jeszcze pewna ilość odpadów socjalno-bytowych (kod 20 03 04) – szlamy ze zbiorników

bezdopływowych, służących do gromadzenia nieczystości, nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych oraz odpady komunalne (szklane i plastikowe butelki, puszki, papier oraz odpady organiczne).

Wstępne magazynowanie odpadów planuje się w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, w razie potrzeby w pojemnikach lub kontenerach, w zależności od jego rodzaju, właściwości i wymiarów. Pojemniki lub kontenery będą oznakowane kodem danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne magazynowanie.

Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie placu budowy lub zapleczy budowy.

Odpady niebezpieczne planuje się magazynować w wyznaczonym i oznakowanym miejscu. Odpady będą segregowane, przechowywane na betonowym lub utwardzonym podłożu, a w przypadku pojemników po substancjach chemicznych będą magazynowane w oddzielnych zadaszonych miejscach, których podłoże będzie zabezpieczone 10 cm podsypką z piasku i folią. W przypadku przedostania się substancji do podsypki, zostanie ona zebrana wraz z substancją chemiczną.

Odpady inne niż niebezpieczne planuje się magazynować selektywnie w pryzmach lub boksach, w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, oznakowane kodem odpadów.

Odpady komunalne będą magazynowane w kontenerach lub pojemnikach o adekwatnej do budowy pojemności oraz regularnie opróżniane.

W przypadku mieszanek bitumicznych zawierających smołę (kod 17 03 01), należącego do odpadów niebezpiecznych, odpadów tych nie można mieszać z innymi rodzajami odpadów, o ile nie służy to efektywności unieszkodliwiania, a ich transport powinien się odbywać zgodnie z zaleceniami dotyczącymi transportu materiałów niebezpiecznych.

Ustawodawca dopuszcza wykorzystanie odpadu o kodzie 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01, poza instalacjami, przy czym wymaga to spełnienia łącznych warunków przeprowadzenia odzysku, zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. 2015 r., poz. 796). Jednym z warunków jest wykorzystanie tego odpadu tylko i wyłącznie poza obszarami poddanymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie przyrody, natomiast przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane jest w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego. Biorąc powyższe pod uwagę warunek ten nie zostanie spełniony. W związku z tym, Inwestor w uzupełnieniu z dnia 30 listopada 2020 r. stwierdził, że powstający na etapie realizacji przedsięwzięcia odpad o kodzie 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione

w 17 03 01, nie będzie wykorzystywany na potrzeby przedmiotowej inwestycji. Jako odpad zostanie przekazany do dalszego przetworzenia.

Część odpadów, w tym np. odpady z remontów i przebudowy dróg (kod 17 01 81) mogą być zagospodarowane na miejscu, w związku z realizacją drogi, po łącznym spełnieniu warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami.

W trakcie prac budowlanych, przede wszystkim prac ziemnych, nie przewiduje się powstania nadmiaru humusu oraz mas ziemnych (kod 17 05 04), co powoduje, że bilans mas ziemnych powstałych w związku z realizacją rozpatrywanej inwestycji jest ujemny. Ujemny bilans mas ziemnych nie wyklucza jednak potrzeby czasowego składowania ziemi, pochodzącej z wykopów. Powinna być ona składowana na gruncie w wyznaczonym miejscu w uporządkowany sposób, tj. z rozbiciem na ziemię urodzajną i pozostałą. Nadmiar mas ziemnych wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu, w jak największym stopniu i o ile to będzie możliwe ze względu na ich właściwości, na cele związane z realizacją inwestycji, np. do formowania nasypów, czy do rekultywacji terenu.

Odpady powstałe na etapie budowy, będą przekazane specjalistycznej firmie posiadającej aktualne zezwolenie na zbieranie odpadów i zezwolenie na przetwarzanie odpadów, na podstawie zawartej umowy.

Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec, posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest obowiązany poddać odzyskowi. Odzysk polega w pierwszej kolejności na przygotowaniu odpadów przez ich posiadacza do ponownego użycia lub poddaniu recyklingowi, a jeżeli nie jest to możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych - poddaniu innym procesom odzysku.

Odpady, których poddanie odzyskowi nie było możliwe posiadacz odpadów jest obowiązany unieszkodliwiać. Składowane powinny być wyłącznie te odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób było niemożliwe. Unieszkodliwianiu poddaje się te odpady, z których uprzednio wysegregowano odpady nadające się do odzysku.

Eksploatacja obwodnicy przyczyni się do powstawania następujących rodzajów odpadów:

- a) typowe odpady komunalne (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale) powstające podczas użytkowania drogi (np. w wyniku wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów),
- b) odpady związane ze ścieraniem się nawierzchni oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw,
- c) odpady związane z czyszczeniem poboczy - gruz, ziemia, humus,
- d) elementy gumowe np. pochodzące z kół pojazdów,
- e) szkło pochodzące z szyb pojazdów,

- f) tworzywa sztuczne - fragmenty zderzaków samochodowych, listew, obudowy lamp pojazdów,
- g) metale różne np. ze znaków drogowych,
- h) farby i lakiery pochodzące zarówno z malowania poziomego, jak i oznakowania pionowego, lakiery samochodowe,
- i) drewno,
- j) inne.
- k) odpady związane z utrzymaniem jezdni - szczególnie w okresie zimowym.

Ponadto, eksploatacja drogi generuje zużyte źródła światła, zawierające rtęć oraz oprawy oświetleniowe. Odpady te powinny być gromadzone i okresowo przekazywane. Istnieje ponadto możliwość powstawania innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych (poważnych awarii). Można wśród nich wymienić:

- odpady wykazujące właściwości niebezpieczne (kod 16 81 01*),
- odpady inne niż wymienione w 16 81 01 (kod 16 81 02).

Odpady powstające na etapie eksploatacji drogi będą zbierane w ramach bieżącego utrzymania drogi. Planuje się ich magazynowanie w kontenerach lub pojemnikach o odpowiedniej pojemności z wymaganymi oznaczeniami oraz regularnie przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania.

Transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na skalę i charakter planowanej inwestycji oraz jej lokalizację od granic państwa, nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

BURMISTRZ

mgr inż. Wojciech Głomski