

Charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej Bolewo – Sułkowo-Kolonia od km 0+000,00 do km 2+100,00”**.

1. Inwestor:

**Gmina Stupsk  
ul. H. Sienkiewicza 10  
06-561 Stupsk**

2. Nazwa przedsięwzięcia:

**„Rozbudowa drogi gminnej Bolewo – Sułkowo-Kolonia od km 0+000,00 do km 2+100,00”**

3. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane do zrealizowania przedsięwzięcie usytuowane jest na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi 83/4, 83/5, 83/6, 136, 166, 168, 3074/5 w obrębie 0002 Sułkowo-Kolonia, 123/1, 133/1, 160/2, 193, 194/2, 197, 1999, 200/5, 200/6, 201/6, 201/7, 201/8, 202/2, 203/1, 203/2, 204, 205/1, 205/2, 207/4, 207/5, 207/6, 208/1, 208/2, 209/1, 209/2, 210, 211/1, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 222/2, 222/3, 222/4, 222/5, 223/1, 223/2, 224/2, 225/2, 226/2, 227/5, 227/6, 228/2, 229/2, 230, 232/2, 232/5, 236, 248/1, 248/2, 250/1, 250/2, 286/1, 286/3, 286/4, 3074/1, 3074/2, 3074/3 w obrębie 0003 Bolewo, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Teren rozbudowy drogi położony jest między miejscowościami Bolewo i Sułkowo-Kolonia. Są to wsie położone w południowej części gminy Stupsk. Rozbudowa obejmuje odcinek drogi o długości 2100 m. Przeważają tu tereny upraw rolnych, nieużytków, łąk oraz obszary leśne. Występuje też nieliczna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i jednorodzinna zagrodowa. Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi – D,
- nośność podłoża – G1,
- głębokość przemarzania – 1,00 m (II strefa),
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu – KR1,
- spadek poprzeczny nawierzchni – 2 %,
- spadek poboczy – 6 %,
- szerokość jezdni – 3,50 – 5,00 m (na mijance),
- szerokość poboczy z kruszywa – 1,25 m,
- nachylenie skarp – 1 : 1,5.

Na skutek realizacji inwestycji nie zwiększy się kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem

drogowym, która na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR1. Jest to kategoria ruchu lekkiego zdefiniowana w załączniku nr 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430) ustawy z 1999 roku w sprawie standardów technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR1 obowiązują wymagania zapewniające przygotowanie drogi do najmniej intensywnej eksploatacji.

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Wójta Gminy Stupsk klasę techniczną D i kategorię ruchu KR1, co świadczy że nawet w dalszej perspektywie nie jest przewidywana do przenoszenia dużego ruchu. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze posesji, gospodarstw, do pól oraz obszarów leśnych administrowanych przez PP. Lasy Państwowe. Droga gminna łączy miejscowość Bolewo i Sułkowo Kolonia i wyprowadza ruch na teren sąsiedniej gminy Strzegowo w kierunku Niedźborza. Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+000 do km 1+200 oraz wzmocnienia istniejącej nawierzchni żwirowej na odcinku od km 1+200 do km 2+100, która stanie się podbudową pod projektowaną nawierzchnię bitumiczną. Pobocza uzupełnione kruszywem łamanym grubości 9 cm na szerokość 1,25 m każde. Planowane jest odtworzenie rowów drogowych i wykonanie nowych przepustów ze ściankami pod zjazdami, wykonanie konstrukcji jezdni na tych zjazdach oraz przebudowanie istniejących przepustów poprzecznych. Planuje się ustawienie oznakowania pionowego.

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie znajdują się przepusty poprzeczne pod koroną drogi w lokalizacji:

- km 0+157,55 Ø800 mm L-11,0 m,
- km 0+861,00 Ø600 mm L-8,0 m,
- km 1+360,00 Ø600 mm L-11,0 m,
- km 1+485,00 Ø600 mm L-8,0 m,
- km 1+841,00 Ø600 mm L-6,0 m,
- km 2+064,00 Ø600 mm L-8,0 m,

Sieć wodociągowa zlokalizowana jest poza pasem drogowym na odcinkach od km 0+004 do km 0+282 po stronie prawej, od km 0+282 do km 1+039 po stronie lewej i od km 1+039 do km 1+350 po stronie prawej.

Sieć teletechniczna jest poza pasem drogowym na odcinku od km 0+058 do km 0+315 po stronie prawej.

Sieć elektroenergetyczna znajduje się poza pasem drogowym na odcinku do km 0+005 do km 0+295 po stronie prawej i do km 0+663 do km 1+177 po stronie lewej.

4. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Początek rozbudowywanego odcinka drogi gminnej znajduje się w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatowa nr 2353W Konopki – Sułkowo Borowe – Sułkowo Polne. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 2+100,00. Powierzchnia zajmowanego terenu to około 2,10 ha. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 4,0 do 14,5 m. Na odcinku do km 0+000 do km 1+200 droga posiada zniszczoną

nawierzchnię bitumiczną szerokości 3,50 m i obustronne pobocza z kruszywa. Na odcinku od km 1+200 do km 2+100 droga posiada nawierzchnię z kruszywa naturalnego (żwirową). Droga posiada rowy drogowe wymagające odnowienia oraz przepusty pod koronną drogi i pod zjazdami wymagające przebudowy. W pasie drogowym rosną drzewa z których część koliduje z planowaną rozbudową. Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, wykonaniu poboczy, elementów odwodnienia oraz wykonaniu oznakowania pionowego. Rozbudowana droga dzięki wykonaniu nowej nawierzchni i odwodnienia poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo na drodze. Zmniejszy się również hałas oraz emisja gazów i pyłów do powietrza. Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni są znaczne a wiążą się z kilkakrotnymi w ciągu roku zabiegami remontów częściowych, wypełniania wybojów oraz uzupełniania jezdni betonem asfaltowym oraz poboczy kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Bolewo i Sułkowo Kolonia oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedziby gminy - Stupska i siedziby powiatu - Mławy) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki. Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Droga gminna na odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Odwodnienie odcinka odbywa się powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych drogi do istniejących rowów drogowych.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych,
- odwodnienie powierzchniowe i wglębne.

Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią jednopasową z betonu asfaltowego o szerokości 3,50 m (na mijankach 5,00 m). Mijanki zostaną zlokalizowane:

- na odcinku od km 0+702 do km 0+739,
- na odcinku od km 1+172 do km 1+217,
- na odcinku od km 1+590 do km 1+621,

Odcinek z istniejącą nawierzchnią asfaltowa zostanie wzmocniony nowymi warstwami bitumicznymi a odcinek o nawierzchni żwirowej zostanie wzmocniony warstwą podbudowy z kruszywa łamanego na której zostaną ułożone dwie warstwy bitumiczne.

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii. Zakres robót obejmował będzie:

- roboty rozbiórkowe związane z rozbiórką przepustów pod koroną drogi i pod zjazdami,

- wycinkę kolidujących drzew,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego
- wykonanie oznakowania pionowego,
- odtworzenie rowów drogowych,
- wykonanie przepustów pod koroną drogi i pod zjazdami.

5. Rodzaj technologii:

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii.

Konstrukcja jezdni:

Projektuje się konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR 1 z załącznika Nr 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Konstrukcja jezdni na odcinku od km 0+000 do km 1+200:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm,
- siatka szklana bitumowana,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. średnio 4 cm ( $100 \text{ kg/m}^2$ ),
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna grubości 6-8 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego niezwiązanego (mieszanka żwiru, piasku i pospółki) o uziarnieniu 0/31,5 mm grub. 20-24 cm,
- istniejące podłoże gruntowe.

Konstrukcja poszerzenia jezdni dla wykonania mijanki:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm,
- siatka szklana bitumowana,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. średnio 4 cm ( $100 \text{ kg/m}^2$ ),
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 8 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego niezwiązanego łamanego o uziarnieniu 0/31,5 mm grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grub. 15 cm,
- istniejące podłoże gruntowe.

Konstrukcja jezdni na odcinku od km 1+200 do km 2+100:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm,
- skropienie międzywarstwowe,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego niezwiązanego łamanego o uziarnieniu 0/31,5 mm grub. 10 cm,

- istniejąca podbudowa z kruszywa naturalnego grub. 20- 25 cm,
- istniejące piaszczyste podłoże gruntowe.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek. Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem naturalnym niezwiązanym łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokość 1,25 m każde grubości 8-9 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne  $I=0,06$  na odcinkach o przekroju daszkowym.

Planowane odwodnienie:

W chwili obecnej wody opadowe i roztopowe z drogi odprowadzane są do istniejących rowów drogowych.

Planuje się oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów drogowych, wymianę przepustów poprzecznych oraz wymianę przepustów pod zjazdami.

Planuje się przebudowę przepustów w:

- km 0+157,55 Ø800 mm L-11,0 m na przepust z rur PVC SN 8 Ø800 mm L=11,0 m,
- km 0+861,00 Ø600 mm L-8,0 m na przepust z rur PVC SN 8 Ø600 mm L=10,0 m,
- km 1+360,00 Ø600 mm L-11,0 m na przepust z rur PVC SN 8 Ø600 mm L=11,0 m,
- km 1+485,00 Ø600 mm L-8,0 m na przepust z rur PVC SN 8 Ø600 mm L=10,0 m,
- km 1+841,00 Ø600 mm L-6,0 m na przepust z rur PVC SN 8 Ø600 mm L=8,0 m,
- km 2+064,00 Ø600 mm L-8,0 m na przepust z rur PVC SN 8 Ø600 mm L=8,0 m.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni, poboczy drogi będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych do istniejących rowów drogowych, które zostaną odmulone i oczyszczone. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych.

Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,20 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 8,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami.

Skrzyżowania:

Projektuje się przebudowę skrzyżowań z drogami gminnymi:

- w km 0+310,00 z drogą gminna o nawierzchni bitumicznej na skrzyżowanie zwykłe,
- w km 0+856 z drogą gminną o nawierzchni żwirowej na skrzyżowanie zwykłe,
- w km 1+354 z drogą gminną o nawierzchni żwirowej na skrzyżowanie zwykłe.

#### 6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

**Wariant „O”** – polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Niepodjęcie przedsięwzięcia uniemożliwi swobodne poruszanie się użytkownikom drogi, ze względu na nierówności, liczne uszkodzenia i wyboje na drodze, które są również przyczyną zwiększonej emisji hałasu.

**Wariant „1” (proponowany)** – niezbędny do obsługi komunikacyjnej mieszkańców.

Rozbudowa drogi dzięki wykonaniu trwałej nawierzchni poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo na drodze, zmniejszy się również hałas oraz emisja gazów i pyłów do powietrza. Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów, usprawni gospodarkę leśną Lasom Państwowym w przyległych obszarach leśnych. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni żwirowej są znaczne, a wiążą się z kilkukrotnymi w ciągu roku zabiegami remontów częściowych, wypełniania wybojów oraz uzupełniania jezdni kruszywem. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedziby gminy Stupsk i miast powiatowych: Mława, Ciechanów) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się dowiezienie z zewnątrz i wbudowanie podstawowych materiałów: beton asfaltowy, emulsja asfaltowa, kruszywo naturalne, znaki drogowe. Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji. Spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do bardziej płynnej jazdy, to z kolei spowoduje mniejsze odprowadzanie węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej, odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę klasę techniczną „D” i kategorię ruchu (KR1), co świadczy, że nawet w dalszej perspektywie nie jest przewidywana do przenoszenia bardzo dużego ruchu. Rozbudowa drogi ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych, nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko, nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów, nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.

Proponowane rozwiązania projektowe spełniają oczekiwania komunikacyjne oraz społeczne i w obecnej fazie planowania nie przewiduje się innego wariantu niż proponowany.

7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, paliw i energii:

Wszystkie przewidziane do wykorzystania surowce, materiały, energia, woda, potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Dokładne ilości surowców i materiałów potrzebnych do zrealizowania przedsięwzięcia określi projekt wykonawczy. Podane niżej ilości określone zostały w sposób przybliżony.

**Woda** – potrzebna będzie w ilościach niewielkich, głównie do czyszczenia zwilżania podbudowy w trakcie jej zagęszczania, do zraszania walców. Przewiduje się zużycie miesięczne wody w granicach do 25 m<sup>3</sup>.

**Energia elektryczna** – potrzebna będzie do zasilenia i oświetlenia zaplecza budowy wykonawcy robót. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Czas trwania robót nie przekroczy jednego miesiąca.

**paliwa** – zużycie oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować

Przewidywana ilość robót do wykonania:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego – 7702,00 m<sup>2</sup>
- podbudowa z kruszywa łamanego – 5400,00 m<sup>2</sup>
- pobocza z kruszywa – 4897,40 m<sup>2</sup>
- długość przepustów pod zjazdami Ø400 mm z rur PVC SN 8 – 301,00 m
- długość przepustów pod koroną drogi Ø600 mm i Ø800 mm z rur PVC SN 8 – 56,00 m
- mechaniczne oczyszczenie rowów drogowych – 3987,00 m
- znaki drogowe – 16 szt.

W okresie użytkowania drogi nie przewiduje się bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii do celów eksploatacyjnych.

#### 8. Rozwiązania chroniące środowisko:

Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska takie, jakie są możliwe do wykonywania w trakcie prowadzenia robót.

W zakresie wpływu na powierzchnię ziemi i gospodarkę odpadami:

Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania: Projektuje się wycinkę drzew kolidujących z planowaną rozbudową w następującej lokalizacji:

- km 0+172,00 strona prawa,
- km 0+192,00 strona lewa,
- km 0+202,00 strona lewa
- km 0+205,00 strona lewa
- km 0+207,00 strona lewa
- km 0+211,00 strona lewa
- km 0+213,00 strona lewa
- km 0+219,00 strona lewa
- km 0+233,00 strona lewa
- km 0+241,00 strona lewa
- km 0+244,00 strona lewa
- km 0+248,00 strona lewa
- km 0+250,00 strona lewa
- km 0+255,00 strona lewa
- km 0+269,00 strona lewa
- km 0+711,00 strona prawa
- km 0+962,00 strona prawa

- km 0+886,00 strona prawa
- km 0+892,00 strona prawa
- km 0+894,00 strona prawa
- km 0+945,00 strona prawa
- km 0+960,00 strona prawa
- km 1+185,00 strona prawa
- km 1+188,00 strona prawa
- km 1+195,00 strona prawa
- km 1+197,00 strona prawa
- km 1+199,00 strona prawa
- km 1+202,00 strona prawa
- km 1+330,00 strona lewa
- km 1+341,00 strona lewa
- km 1+342,00 strona lewa

Są to wierzby, olchy, klony i brzozy. Projektuje się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w ilości nie mniejszej niż 31 sztuk nowych drzew. Preferowane gatunki do uzgodnienia z zarządcą drogi.

Planuje się karczowanie pasów lasów na odcinkach:

- od km 1+422,00 do km 1+467,00 strona prawa,
- od km 1+495,00 do km 1+839,00 strona prawa,
- od km 1+955,00 do km 2+082,00 strona prawa,
- od km 1+482,00 do km 1+944,00,
- od km 1+954,00 do km 2+062,00.

Pasy te szerokości od 3,0 do 3,50 m porośnięte są drzewami o średnicy od 15 do 40 cm, mieszaniną sosny z brzozą.

W ścisłym rejonie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nie stwierdzono tzw. siedlisk przyrodniczych zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej z 1992r, którego polską podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510).

Inwentaryzowany odcinek drogi nie przechodzi przez tereny o naturalnej roślinności, a jedynie przez różnego rodzaju agrocenozy i nieużytki. Stąd wpływ inwestycji na sąsiadujące z drogą tereny w skali średnio i długo terminowej nawet nie zaznaczy się.

Zabezpieczenie drzew w czasie prowadzenia robót budowlanych będzie polegać na wprowadzeniu na placu budowy obowiązujących wszystkich wykonawców następujących zasad:

- 1) Drzewa w obrębie budowy winny zostać wysoko oszalowane odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni. Może to być w postaci wysokiego odeskowania lub np. poprzez owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową. Zabezpieczenie winno znajdować się do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych, oszalowanie należy



- opasać drutem bądź taśmą, deski powinny ściśle przylegać do pnia.
- 2) Nie można manewrować sprzętem ciężkim w pobliżu drzew.
  - 3) W celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie.
  - 4) Wykopy w obrębie drzew nie mogą być prowadzone dłużej niż 2 tygodnie, a przy wietrznej, wilgotnej pogodzie 3 tygodnie. W przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami. Korzenie muszą być cały czas wilgotne. W przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew winny być przykryte materiałem chroniącym np. matami. Wykopy należy niezwłocznie wypełnić.
  - 5) W przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinać jutą lub matami. Nie należy zasypywać powstałych w sąsiedztwie drzew wykopów ziemią wydobytą z dna wykopu, ponieważ jest to ziemia pozbawiona próchnicy, nieurodzajna. Należy ją zastąpić warstwą kompostu lub ziemi urodzajnej.
  - 6) W obrębie korzeni zaniechać zagęszczania gruntu (walcowanie należy ograniczyć do minimum).
  - 7) W obrębie korzeni i koron nie wolno składować żadnych materiałów ziemnych ani materiałów budowlanych zwłaszcza z wykopów, gdyż doprowadza to uniemożliwienia wymiany gazowej czego konsekwencją jest zamieranie korzeni. Woda opadowa spływająca do gleby poprzez zgromadzone pod drzewem materiały budowlane wypłukuje z nich zanieczyszczenia.
  - 8) Kopanie w obrębie korzeni należy wykonywać ręcznie. Korzenie do 3 cm średnicy należy obciąć na czysto (praca specjalistyczna), grubsze korzenie należy wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem.
  - 9) W przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni należy zlecić specjalistycznej firmie usunięcie szkód.

Powstałe w czasie rozbudowy odpady mas mineralno - bitumicznych oraz odpady betonowe zostaną poddane recyklingowi z przeznaczeniem do wtórnego wykorzystania.

Zbierany z fragmentów terenu humus będzie składowany i wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych.

W zakresie gospodarki wodno-ściekowej:

Zakres prac budowlanych związanych z wykonaniem planowanej inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu wód gruntowych. Organizacja zaplecza budowy spełniać będzie wymogi przepisów ochrony środowiska w dziedzinie gospodarki wodno – ściekowej.

Ścieki bytowe sanitarne z zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych rezerwuarach typu *toi-toi* oraz odbierane i utylizowane przez upoważnione do tego jednostki.

W zakresie powietrza atmosferycznego i hałasu:

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem. Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką

powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

- 1) Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
- 2) Korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
- 3) Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie okresowo rury na przepusty, rury do budowy kanalizacji deszczowej, studnie, krawężniki, kostka, obrzeża betonowe i znaki drogowe. Nie przewiduje się natomiast magazynowania kruszyw oraz mieszanek mineralno – asfaltowych. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane.
- 4) Prace będą prowadzone tylko w godzinach dziennych (6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>).
- 5) Wykonawca robót wyłoniony w drodze przetargu powinien dysponować sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.
- 6) Materiały sypkie będą przewożone na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych oponczą.
- 7) Prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
- 8) Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez odeskowanie).
- 9) W trakcie planowanej budowy dróg powstawać będzie m.in. humus oraz odpady socjalne.

Humus zostanie wykorzystany do urządzania terenów zielonych na obszarach zabudowanych. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Na wartość parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanej drogi ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu rozbudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmiana ich funkcji.

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. W związku z tym bardzo ważny jest rodzaj zastosowanej nawierzchni. Właściwie dobrana nawierzchnia drogowa może w istotny sposób obniżyć poziom hałasu od ruchu samochodowego. W zależności od charakterystyki górnej warstwy nawierzchni różnice pomiędzy maksymalnymi poziomami hałasu toczenia od przejeżdżających pojazdów osiągają wartości do około 10 dB(A).

9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

1) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Na etapie użytkowania i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się odprowadzanie do środowiska ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, spływających z drogi do planowanej kanalizacji deszczowej i do istniejących rowów drogowych, które zostaną odbudowane.

2) Wprowadzanie zanieczyszczeń do atmosfery:

Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy, przebiega przez teren upraw rolnych, nieużytków i lasów i na niewielkim odcinku przez obszar zabudowany. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną rozbudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejącą drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się.

3) Wpływ na powierzchnię ziemi:

W czasie realizacji rozbudowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów, nawierzchni bitumicznych itd. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych.

W czasie eksploatacji rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

4) Ochrona środowiska przyrodniczego:

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Wśród zabudowań przyległych do drogi gnieźdzą się: jaskółki, jeżyki, skowronki, słowiki, gołębie, przepiórki, kuropatwy, bażanty. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populacje powyższych ptaków w skali krótko i długoterminowej.

W przyległych do rejonu inwestycji terenach leśnych zaobserwowano występowania wolno żyjących ssaków: jelenie, sarny, dziki, tchórz, kuna, wiewiórka pospolita oraz

pospolitych gadów czy płazów. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na faunę.

Nie przewiduje się wytwarzania odpadów mogących wpływać na środowisko oraz nie będą prowadzone prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz odległość do najbliższej granicy z obcym państwem (ok. 180 km do granicy z Obwodem Kaliningradzkim) nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

11. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000. W pobliżu nie ma też obszarów, które z uwagi na charakter znajdujących się tam siedlisk przyrodniczych, zostałyby wyznaczone jako obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) czy specjalnej ochrony siedlisk (SOO). Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia, jako podstawowy cel, nałożono obowiązek zapobiegania pogorszeniu się stanu części wód znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Na terenie gminy nie utworzono parków narodowych lub krajobrazowych, jednak została ona włączona w system obszarów chronionego krajobrazu. Zgodnie z Rozporządzeniami Wojewody Mazowieckiego Nr 21 i 24 z 15 04 2005 r. w obrębie gminy Stupsk znalazły się wyjątkowe krajobrazowo tereny należące do Krośnicko-Kosmowskiego oraz Nadwkrzańskiego Obszarów Chronionego Krajobrazu. Pierwszy z nich obejmuje obszar gminy Stupsk o powierzchni ok. 441,79 ha, natomiast drugi – ok. 2249,10 ha, co łącznie stanowi 2691 ha powierzchni terenu gminy. Obszary chronionego krajobrazu zajmują więc:

- Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu 19,1 % całego terenu gminy,
- Krośnicko-Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu 3,7 % całego terenu gminy,

Ochroną objęte są jedynie południowe fragmenty gminy, Obszary są objęte ustawową ochroną ze względu na wyjątkowe walory krajobrazowe o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcję korytarzy ekologicznych.

Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 130 km, najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – PLB 140008 Dolina Wkry i Mławki znajduje się około 30 km w kierunku północno-zachodnim od planowanej inwestycji.

Obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych w otoczeniu drogi nie stwierdzono.

Obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód opadowych nie stwierdzono.

Obszarów przylegających do jezior nie stwierdzono.

Obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym obszarów Natura 2000 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe oraz tranzytową i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu pojazdów po zniszczonej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich. Planowana jest przebudowa przepustów.

Rozbudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej oraz nie będzie miała wpływu na faunę.

Na terenie objętym rozbudową nie ma rezerwatów przyrody.

12. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:

Nie dotyczy.

13. 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:

Tereny działek, na których realizowana będzie przedmiotowa inwestycja stanowią ciąg drogi relacji Bolewo – Sułkowo-Kolonia, wyprowadzającej ruch w kierunku miejscowości Niedzbórz w gminie Strzegowo.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu wzmocnienia istniejącej nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+000 do km 1+200 oraz wzmocnienia istniejącej nawierzchni żwirowej na odcinku od km 1+200 do km 2+100, która stanie się podbudową pod projektowaną nawierzchnię bitumiczną. Pobocza uzupełnione kruszywem łamanym grubości 9 cm na szerokość 1,25 m każde. Planowane jest odtworzenie rowów drogowych i wykonanie nowych przepustów ze ściankami pod zjazdami, wykonanie konstrukcji jezdni na tych zjazdach oraz przebudowanie istniejących przepustów poprzecznych. Planuje się ustawienie oznakowania pionowego.

Przedmiotowa inwestycja jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach. Oddziaływanie planowanego do realizacji przedsięwzięcia ograniczy się jedynie do działek, na których planowana jest jego realizacja.

W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż w najbliższej okolicy brak jest przedsięwzięć o podobnym charakterze, stwierdzić należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia nie występuje ryzyko poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej.

Awarie, które mogą wystąpić na przedmiotowym terenie dotyczą jedynie zdarzeń komunikacyjnych, nie mają nic wspólnego z użytymi do rozbudowy drogi materiałami czy zastosowaną technologią. Z uwagi na rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia awarii związanych ze zmianą klimatu, nie istnieje również ryzyko zmiany klimatu, w skutek realizacji powyższej inwestycji.

15. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:

| Rodzaj odpadu                                                          | Prognozowana ilość       | Numer wg klasyfikacji | Nazwa wg klasyfikacji z katalogu odpadów       | Czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>W fazie budowy:</b>                                                 |                          |                       |                                                |                                                |
| Gruz betonowy                                                          | 10 m <sup>3</sup>        | 17 01 01              | Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek | Nie                                            |
| Destrukt ze sfrezowanej nawierzchni                                    | 10 Mg                    | 17 03 02              | Asfalt nie zawierający smoły                   | Nie                                            |
| Elementy stalowe (znaki drogowe, słupy, wysięgniki rurowe, balustrady) | 0,5 Mg                   | 17 04 05              | Żelazo i stal                                  | Nie                                            |
| Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów                               | ok. 2 923 m <sup>3</sup> | 17 05 04              | Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów       | Nie                                            |
| Gałęzie i pnie wyciętych drzew                                         | ok. 36 m <sup>3</sup>    | 17 02 01              | Drewno                                         | Nie                                            |

|                                   |            |          |                                                 |     |
|-----------------------------------|------------|----------|-------------------------------------------------|-----|
| Odpady opakowaniowe               | 0,5 Mg     | 15 01    | Zużyte opakowania z drewna i tworzyw sztucznych | Nie |
| Odpady z zaplecza budowy          | 0,2 Mg     | 20 03 01 | Niesegregowane odpady socjalno-bytowe           | Nie |
| <b>W fazie eksploatacji</b>       |            |          |                                                 |     |
| Piasek pozostały po akcji zimowej | 5,0 Mg/rok | 20 03 03 | Odpady z czyszczenia dróg                       | Nie |

Podane powyżej rodzaje odpadów sklasyfikowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Sposób zagospodarowania odpadów:

- Kod klasyfikacji 17 01 01 – należy zutylizować wywożąc na bieżąco z terenu budowy;
- Kod klasyfikacji 17 03 02 – destrukta z nawierzchni bitumicznej należy przekazać do ponownego wykorzystania w mieszankach mineralno-bitumicznych lub wykorzystać do wykonania poboczy i zjazdów na pola uprawne;
- Kod klasyfikacji 17 04 05 – materiał nie nadający się do ponownego wykorzystania należy przekazać do ponownego przetworzenia;
- Kod klasyfikacji 17 05 04 – grunt należy wykorzystać do wykonania nasypów, natomiast pozostałą ilość zutylizować, dopuszcza się składowanie na terenie budowy;
- Kod klasyfikacji 17 02 01 – uzyskany materiał (gałęzie i pnie wyciętych drzew) poddane zostaną skruszeniu mechanicznemu, a uzyskany materiał przekazany zostanie uprawnionym odbiorcom do wykorzystania;
- Kod klasyfikacji 15 01 – zużyte opakowania po materiałach budowlanych należy posegregować i przekazać do recyklingu;
- Kod klasyfikacji 20 03 01 – niesegregowane odpady socjalno-bytowe należy przekazać firmie zajmującej się wywozem śmieci zmieszanych;
- Kod klasyfikacji 20 03 03 – zanieczyszczony piasek pozostały każdorazowo po zakończeniu okresu zimowego utrzymania drogi zostanie mechanicznie zebrany z pasa drogowego i przekazany uprawnionym odbiorcom do unieszkodliwienia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia obciążenie środowiska zanieczyszczeniami komunikacyjnymi powinno być mniejsze w stosunku do istniejącego, z uwagi na poprawę warunków technicznych planowanej inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z wykonywaniem robót ziemnych, w tym wypadku zdjęcia warstwy humusu i wykopy pod konstrukcje jezdni, chodników i zjazdów. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy). Nadmiar humusu z wykopów (urobek) składowany będzie we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Stupsk i wbudowany przy urządzeniu trawników. Na urządzenie zieleni potrzebne jest 352 m<sup>3</sup>. Zużyte opakowania jak np. folie po rozpakowaniu znaków drogowych zostaną przez wykonawcę oddane do skupu opakowań foliowych.

Z planowanych do wbudowania materiałów jak kruszywa nie będzie odpadów. Jeśli pozostaną niewielkie ilości nie wbudowanego betonu asfaltowego to zostaną one przewiezione na bazę wykonawcy i przeznaczone do wytworzenia mieszanki w recyklerze i wbudowane do remontów nawierzchni bitumicznej jezdni.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów w sytuacji normalnej eksploatacji drogi. W sytuacjach awaryjnych np. wypadku drogowego, gdy dojdzie do wydostania się z pojazdu benzyny, oleju napędowego lub oleju silnikowego zanieczyszczenia te usuwane są przez służby ratownicze z użyciem sorbentów. Służby te postępują według określonych przepisami procedur i usuwają zużyte sorbenty, zabierając je do utylizacji. Na tej klasie dróg do zimowego utrzymania stosuje się niewielkie ilości soli drogowej a zabiegi związane z zimowym utrzymaniem ograniczają się do usuwania piasku i śniegu z jezdni.

16. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzanych na podstawie odrębnych przepisów:

Nie przewiduje się wytwarzania odpadów mogących wpływać na środowisko oraz nie będą prowadzone prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.