



## **PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Obiekt: Budowa ciągu pieszo – rowerowego w Gaju Świętopełka wraz z budową zatoki postojowej przy Kolegiacie w miejscowości Kartuzy.

Adres obiektu: Gaj Świętopełka / ul. Klasztorna w Kartuzach

Nr działek / obręb: 130/4 obręb – 220502\_4.0001  
130/6 obręb – 220502\_4.0001  
102/3 obręb – 220502\_4.0006  
4 obręb – 220502\_4.0006

Inwestor: Gmina Kartuzy  
ul. gen. Józefa Hallera 1  
83-300 Kartuzy

Lp.	PROJEKTANCI	PODPIS
1.1	<b>mgr inż. Łukasz Kitowski</b> <i>upr. nr POM/0292/POOD/11</i> specjalność - drogowa	
1.2	<b>mgr inż. Piotr Burkhardt</b> <i>upr. nr POM/0148/POOE/06</i> specjalność - instalacyjna	
1.3	<b>mgr inż. Paweł Zieliński</b> <i>upr. nr POM/0212/POOS/08</i> specjalność - instalacyjna	
1.4	<b>inż. Krzysztof Kałużny</b> <i>upr. nr WKP/0140/ZOTP/06</i> specjalność - telekomunikacyjna	
	<b>SPRAWDZAJĄCY</b>	<b>PODPIS</b>
2.1	<b>mgr inż. Jacek Suchocki</b> <i>upr. nr POM/0333/PWBD/15</i> specjalność - drogowa	
2.2	<b>mgr inż. Paweł Irek</b> <i>upr. nr POM/0012/PWOE/10</i> specjalność - instalacyjna	
2.3	<b>mgr inż. Tomasz Bieniecki</b> <i>upr. nr POM/0031/POOS/08</i> specjalność - instalacyjna	
2.4	<b>inż. Leszek Mrozowski</b> <i>upr. nr 1893/00/U</i> specjalność - telekomunikacyjna	

Luty 2017

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### A. Część opisowa.

1. Dane wyjściowe.
2. Cel opracowania.
3. Istniejące zagospodarowanie terenu.
4. Projektowane zagospodarowanie terenu.
  - 4.1. Założenia techniczne.
  - 4.2. Projektowany układ sytuacyjny.
  - 4.3. Konstrukcje nawierzchni.
  - 4.4. Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi.
  - 4.5. Branże towarzyszące.
  - 4.6. Zieleń.
  - 4.7. Opis obszaru oddziaływania obiektu.
5. Bilans terenu.
6. Ochrona sanitarna.
7. Ochrona konserwatorska.
8. Gospodarka odpadami.

### B. Część rysunkowa.

Rys. nr 1	- Orientacja	skala 1:10 000
Rys nr 2.1	- Plan zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys nr 2.2	- Plan zagospodarowania terenu	skala 1:500

## *Opis techniczny*

---

Projekt zagospodarowania dla budowy ciągu pieszo-rowerowego w Gaju Świętopełka oraz zatoki postojowej przy Kolegiacie w miejscowości Kartuzy.

### **1.DANE WYJŚCIOWE**

- Umowa nr 13/16/IZ z dnia 04.10.2016r. zawarta pomiędzy:  
Gminą Kartuzy z siedzibą przy ul. Gen. J. Hallera 1, 83-300 Kartuzy,  
reprezentowaną przez p. Mieczysława Grzegorza Gołuńskiego,  
a firmą VIATRAKT Łukasz Kitowski z siedzibą przy ul. Leśnej 1A/1, 83-300 Kartuzy  
reprezentowaną przez p. Łukasza Kitowskiego,
- Wytyczne Inwestora,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 obejmująca obszar opracowania wykonana przez firmę Miernik Usługi Geodezyjne s.c. 83-340 Sierakowice, ul. Dworcowa 1 ,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Prawo o ruchu drogowym,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDP Zarządzenie nr 6 z dnia 24 kwietnia 1997r.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Załączniki nr 1-4.

### **2. CEL OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest przygotowanie dokumentacji technicznej dla budowy ciągu pieszo-rowerowego w Gaju Świętopełka oraz budowy zatoki postojowej zlokalizowanej przy ul. Klasztornej, naprzeciwko Kolegiaty. Zadanie będzie realizowane drogą decyzji *pozwolenie na budowę*. Przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kartuzy. Celem zadania jest poprawa dostępności terenów rekreacyjnych zlokalizowanych nad jeziorem Klasztornym Małym dla mieszkańców Kartuz. Zakłada się przeznaczenie zatoki postojowej dla turystów zwiedzających zabytki klasy „0” zgromadzone w kompleksie poklasztornym zakonu Kartuzów.

---

*Projekt budowy ciągu pieszo – rowerowego w Gaju Świętopełka oraz zatoki postojowej przy Kolegiacie  
w miejscowości Kartuzy*  
PROJEKT BUDOWLANY

### 3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

W stanie istniejącym, w zakresie planowanej inwestycji występuje szutrowa ścieżka dla pieszych i rowerzystów, która przebiega przez tzw. Gaj Świętopełka. Szerokość szutrowej ścieżki jest zmienna i wynosi średnio 2-2,5m. Długość ścieżki wynosi ok. 950mb. Początek ścieżki znajduje się przy ulicy Klasztornej w rejonie Kolegiaty. Ścieżka prowadzi do „wyspy łabędziej” i dalej łączy się z ulicą Majkowskiego. Na ostatnim odcinku zdarza się w okresie wiosennych roztopów, że ścieżka jest podmywana przez sąsiadujące jezioro Klasztorne Małe.



Zdjęcie nr 1 Ścieżka w Gaju Świętopełka

Na początkowym odcinku, długości 700mb ścieżka posiada oświetlenie uliczne. Wzdłuż ścieżki występują drzewa, głównie lipy, które objęte są ochroną konserwatorską. Ścieżka wyposażona jest w ławki, kosze na śmieci oraz pomosty dla wędkarzy.



Zdjęcie nr 2 Ścieżka w Gaju Świętopełka

W km 0+700 istniejąca ścieżka szutrowa łączy się z wyspą łabędią, gdzie organizowane są regularne imprezy plenerowe. Miejsce to wyposażone jest w trybuny oraz scenę plenerową.

Elementem planowanego przedsięwzięcia jest projektowana zatoka postojowa zlokalizowana naprzeciwko Kolegiaty. Teren w zakresie planowanej zatoki nie jest zagospodarowany.



Zdjęcie nr 3 Teren pod planowaną zatokę postojową

W zakresie projektowanych ulic występuje niekolidujące uzbrojenie podziemne.

w postaci:

- × kanalizacja deszczowa,
- × kanalizacja sanitarna,
- × oświetlenie uliczne.

W ramach przedsięwzięcia budowlanego należy przestawić część istniejących masztów oświetleniowych.

Obecna ścieżka szutrowa posiada mankamenty:

- nawierzchnia jest nierówna i wyboista,
- odcinkowo nawierzchnia jest podmywana przez sąsiadujące jezioro,
- ostatni odcinek ścieżki nie jest oświetlony.

#### **4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

##### **4.1. Założenia techniczne.**

Dla rozwiązania projektowego ciągu pieszo-rowerowego przyjęto następujące parametry techniczne:

od km 0+000.00 do 0+445.00:

- Szerokość ciągu 2,5m,
- Odwodnienie odstokowe to kanalizacji deszczowej,

- Przekrój szlakowy.
- od km 0+445.00 do 0+469.00:
- Szerokość ciągu zmienna  $2,5m < S < 3m$ ,
  - Odwodnienie odstokowe to kanalizacji deszczowej,
  - Przekrój szlakowy.
- od km 0+469.00 do 0+607.00:
- Szerokość ciągu 3m,
  - Odwodnienie odstokowe to kanalizacji deszczowej,
  - Przekrój szlakowy.
- od km 0+607.00 do 0+817.50:
- Szerokość ciągu 3m,
  - Odwodnienie powierzchniowe na tereny zielone,
  - Przekrój szlakowy.
- od km 0+817.50 do 0+941,00:
- Szerokość ciągu 3m,
  - Odwodnienie odstokowe to kanalizacji deszczowej,
  - Przekrój szlakowy.
- od km 0+941.00 do 0+977.89:
- Szerokość ciągu 3m,
  - Odwodnienie powierzchniowe na tereny zielone,
  - Przekrój szlakowy.

Dla rozwiązania projektowego zatoki postojowej przyjęto następujące parametry techniczne:

- Szerokość jezdni 5m,
- Szerokość zatoki postojowej 3m,
- Szerokość chodnika 2m,
- Odwodnienie do kanalizacji deszczowej.

#### **4.2. Projektowany układ sytuacyjny.**

Projektowany ciąg pieszo-rowerowy ma długość około 980mb i posiada przebieg południe – północ. Ciąg zaczyna się od ulicy Klasztornej. Geometria projektowanej promenady dopasowana jest do istniejącego przebiegu ścieżki szutrowej. Podstawowym elementem wpływającym na geometrię ciągu były drzewa objęte ochroną konserwatorską. W trakcie prowadzonych prac należy bezwzględnie zabezpieczyć istniejący drzewostan deskami, zaś ewentualne korzenie odkryte w trakcie korytowania geowłókniną.

Ciąg pieszo-rowerowy zaczyna się dwoma przeciwnymi łukami o promieniach  $R=50\text{m}$ . Na całej długości ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano 19 łuków kołowych o promieniach od  $R=19\text{m}$  do  $R=200\text{m}$ . Parametry łuków opisano w części drogowej opracowania. Zastosowano również 3 punkty załamania. Na odcinku od km 0+000,00 do km 0+445,00 zastosowano szerokość ciągu równą 2,5m. Od km 0+469,00 do samego końca tj. km 0+978,62 przyjęto szerokość równą 3m. Od strony zachodniej kształtuje się skarpa wykopu o pochyleniu 1:1 dowiązana do istniejącej rzeźby terenu. Po stronie wschodniej projektowany teren należy dopasować do linii brzegowej jeziora Klasztornego Małego.

W km 0+275,00 po stronie prawej zaprojektowano dowiązanie z kostki betonowej do istniejącego pomostu na jeziorze. W km 0+300,00 po stronie lewej zaprojektowano powierzchnię chodnikową pod ławki. Natomiast w km 0+723,00 po stronie prawej zaprojektowano chodnik szerokości 2,5m prowadzący na wyspę łabędzią. Długość chodnika wynosi ok 38m.

W całym zakresie ciągu pieszo-rowerowego zastosowano pochylenie jednostronne równe 2% w kierunku jeziora.

Ciąg pieszo-rowerowy połączony jest z chodnikiem zlokalizowanym przy ulicy Majkowskiego. Na większości odcinka od strony lewej zaprojektowano odwodnienie odstokowe w postaci ścieku korytkowego. Z uwagi na możliwość podmywania ciągu pieszo-rowerowego na końcowym odcinku, od km 0+817,50 do km 0+978,62 wyniesiono projektowaną niweletę ciągu pieszo-rowerowego względem powierzchni terenu o 40-50cm.

W km 0+022,00 po stronie lewej projektowany ciąg pieszo-rowerowy jest powiązany chodnikiem z terenem wypoczynkowym zlokalizowanym przy ulicy Klasztornej. W ciągu chodnika zaprojektowano schody terenowe o szerokości stopni 30cm i wysokości 17cm.

Projektowana zatoka postojowa dostępna jest od ulicy Klasztornej drogą manewrową

nr 2 szerokości 5m. Na połączeniu z ulicą Klasztorną zastosowano wyłukowanie równe  $R=7\text{m}$  oraz  $R=10\text{m}$ . Długość drogi manewrowej nr 2 wynosi 32m. Prostopadle do drogi manewrowej nr 2 zaprojektowano drogę manewrową nr 1, której długość wynosi 21m i szerokość 5m.

Wzdłuż drogi manewrowej nr 1 zaprojektowano równoległą zatokę postojową szerokości 3m i długości 12m. Przedłużenie zatoki postojowej stanowi plac dł. 4m umożliwiający wyjazd autobusu z zatoki postojowej. Skos wjazdowy wynosi 1:3. Zatoka ma przeznaczenie pod autokary turystyczne.

Pomiędzy drogą manewrową nr 1 i ulicą Klasztorną zaprojektowano wyspę w kształcie okręgu o promieniu  $R=6\text{m}$ . Wyspa zostanie wyposażona w źródło prądu umożliwiające zasilanie iluminacji świątecznej. Na wyspę zostanie przeniesiona rzeźba zlokalizowana aktualnie na wyspie środkowej ronda ulic Gdańskiej,



Piłsudskiego oraz Kościuszki. W trakcie relokacji rzeźby należy szczególną uwagę zwrócić na odpowiednie zabezpieczenie elementów podczas transportu.

W rejonie projektowanego placu zaprojektowano nasadzenia postaci lipy drobnolistnej o wysokości min. 1,5m.

Szczegółowe rozwiązanie zostało pokazane na rysunku nr 2.1 oraz 2.2 - „Plan zagospodarowania terenu”.

#### 4.3. Konstrukcje nawierzchni.

Dla projektowanego ciągu pieszo-rowerowego przyjęto następujące konstrukcje drogowe:

##### 1. Konstrukcja ciągu pieszo - rowerowego.

1.	SMA8 KR1	3cm	Warstwa ścieralna
2.	Beton asfaltowy AC16W KR1	4cm	Warstwa wiążąca
3.	Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie	10cm	Podbudowa zasadnicza

##### 2. Konstrukcja chodnika.

1.	Kostka betonowa 10/20 fazowana gr. 8cm koloru czerwonego	8cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	3cm	Podsypka
3.	Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie	15cm	Podbudowa zasadnicza

##### 3. Wzmocnienie podłoża gruntowego TYP 1.

(w zakresie ciągu pieszo-rowerowego 0+000 – 0+460; 0+760 - 0+978)

1.	Stabilizacja kruszywa naturalnego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$	15cm	Wzmocnienie
2.	Warstwa odsączająca z pospółki 0/16 $k>8\text{m/dobę } U>5$	15cm	Warstwa odsączająca
3.	Geotkanina min. 10kN/m		Wzmocnienie

##### 4. Wzmocnienie podłoża gruntowego TYP 2.

(w zakresie ciągu pieszo-rowerowego 0+460 - 0+760)

1.	Stabilizacja kruszywa naturalnego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$	25cm	Wzmocnienie
2.	Warstwa odsączająca z pospółki 0/16 $k>8\text{m/dobę } U>5$	15cm	Warstwa odsączająca
3.	Geotkanina min. 10kN/m		Wzmocnienie



**5. Wzmocnienie podłoża gruntowego TYP 3.****(w zakresie chodnika)**

1.	Warstwa odsączająca z pospółki 0/16 $k > 8 \text{ m/dobę}$ $U > 5$	15cm	Warstwa odsączająca
2.	Geotkanina separacyjna min. 20kN/m	-	Wzmocnienie

**6. Opaska przy ścieku odstokowym.****(w km 0+817,50 - 0+941,00)**

1.	Mieszanka optymalna	10cm	Pobocze
----	---------------------	------	---------

**7. Wzmocnienie skarpy.****(w km 0+817,50 - 0+941,00)**

1.	Płyta ażurowa typu MEBA 40cm/60cm wypełnienie humusem	8cm	Umocnienie skarpy
2.	Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	10cm	Podsypka

W zakresie ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano jako obramówkę ciągu oporniki 12cm/25cm, zaś w zakresie chodników obrzeża 8cm/25cm. Odwodnienie odstokowe zostało wykonane z ścieku półokrągłego szerokości 60cm na podsypce cementowo – piaskowej grubości 10cm.

Na odcinku ciągu pieszo-rowerowego od km 0+460 – 0+760 zaprojektowano wzmocnienie podłoża gruntowego w postaci:

- geotkanina min. 10kN/m
- warstwa odsączająca z pospółki 0/16  $k > 8 \text{ m/dobę}$   $U > 5$  15cm,
- stabilizacja kruszywa naturalnego cementem  $R_m = 2,5 \text{ MPa}$  25cm.

Zastosowane rozwiązanie wynika z faktu, że ww. odcinek jest użytkowany przez pojazdy WUKO serwisujące separatory KD800.

Nawierzchnię SMA należy oszorstnić gorącym grysem 2/4 koloru szarego. Szary kolor nawierzchni ma za zadanie oddanie zabytkowego charakteru alejek.

Dla projektowanego układu przyjęto następujące konstrukcje drogowe:

**1. Konstrukcja jezdni.****(droga manewrowa nr 1 i nr 2)**

1.	Kamień polny szlifowany w kolorze naturalnym jasnym	ok. 15cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	5cm	Podsypka
3.	Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie	15cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Stabilizacja kruszywa naturalnego cementem $R_m = 1,5 \text{ MPa}$	10cm	Podbudowa pomocnicza

*Projekt budowy ciągu pieszo – rowerowego w Gaju Świętopętka oraz zatoki postojowej przy Kolegiacie w miejscowości Kartuzy*

PROJEKT BUDOWLANY

## 2. Plac i zatoka postojowa.

1.	Kamień polny szlifowany w kolorze naturalnym jasnym	ok. 15cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	5cm	Podsypka
3.	Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie	15cm	Podbudowa zasadnicza
4.	Stabilizacja kruszywa naturalnego cementem $R_m=1,5\text{MPa}$	10cm	Podbudowa pomocnicza

## 3. Konstrukcja chodnika.

1.	Kostka betonowa 10/20 fazowana gr. 8cm koloru szarego	8cm	Warstwa ścieralna
2.	Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	3cm	Podsypka
3.	Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie	15cm	Podbudowa zasadnicza

## 4. Wzmocnienie podłoża gruntowego.

(w zakresie jezdni, zatoki postojowej)

1.	Warstwa odsączająca z pospółki 0/16 $k>8\text{m/dobę } U>5$	30cm	Warstwa odsączająca
2.	Siatka dwukierunkowa min. 30kN/m wszerek/wzdłuż	-	Wzmocnienie
3.	Geotkanina separacyjna min. 10kN/m	-	Wzmocnienie

## 5. Wzmocnienie podłoża gruntowego.

(w zakresie chodnika)

1.	Warstwa odsączająca z pospółki 0/16 $k>8\text{m/dobę } U>5$	30cm	Warstwa odsączająca
2.	Geotkanina separacyjna min. 10kN/m	-	Wzmocnienie

W zakresie placu i zatoki zaprojektowano jako obramówkę krawężniki kamienne 15cm/30cm oraz 15cm/22cm, zaś w zakresie chodników obrzeża betonowe 8cm/25cm. Obrzeża w zakresie schodów terenowych mają wymiary 8cm/30cm.

#### 4.4. Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi.

Projektowana zatoka oraz początek ciągu pieszo-rowerowego powiązany jest z ulicą Klasztorną. Koniec ciągu pieszo-rowerowego połączony jest z ulicą Majkowskiego tj. drogą powiatową nr P1907G.

#### 4.5. Branże towarzyszące.

W zakresie inwestycji zaprojektowano oświetlenie zatoki postojowej oraz ciągu pieszo-rowerowego. Zastosowano oświetlenie LED w ilości 13 lamp. Zakłada się również regulację istniejących masztów oświetleniowych w ilości 11sztuk.

Odwodnienie zastało zaprojektowane jako kanalizacja deszczowa w zakresie układu drogowego przy ul. Klasztornej oraz odwodnienie odstokowe w zakresie ciągu pieszo-rowerowego. Wody opadowe odprowadzono częściowo do Jeziora Klasztornego przez wyloty brukowane kamieniem polnym oraz częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W opracowaniu ujęto system monitoringu z wykorzystaniem światłowodu. Przyjęto trzy punkty monitoringu.

Szczegółowe rozwiązanie ujęto w projekcie architektoniczno – budowlanym.

#### 4.6. Zieleń.

W ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego nie występuje kolidująca zieleń wysoka. Konieczne jest usunięcie karp po wycince drzew zgodnie z decyzją nr KZ.613.3.2017 z dnia 16.02.2017r.

#### 4.7. Opis obszaru oddziaływania obiektu.

Obszar oddziaływania obiektu stanowią działki nr 130/4, 130/6, 102/3 , 4 oraz 2 wyznaczony w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz obowiązujące Prawo Budowlane.

### 5. BILANS TERENU

#### Zestawienie powierzchni drogowych

<i>Rodzaj powierzchni</i>	<i>pow. / m<sup>2</sup> /</i>
ciąg pieszo – rowerowy – nawierzchnia SMA	2 706 m <sup>2</sup>
chodniki – nawierzchnia z kostki betonowej	300 m <sup>2</sup>
zatoka postojowa i plac - nawierzchnia z kamienia	135 m <sup>2</sup>
jezdnie manewrowe - nawierzchnia z kamienia	276 m <sup>2</sup>
<b>RAZEM</b>	<b>3 417 m<sup>2</sup></b>

## **6. OCHRONA SANITARNA**

Obiekty liniowe z zakresu sieci kanalizacyjnych nie wymagają wyznaczenia strefy ochrony sanitarnej, a jedynie spełnienie wymagań eksploatacyjnych – dostępu do studni rewizyjnych lub innego uzbrojenia.

## **7. OCHRONA KONSERWATORSKA**

Teren inwestycji jest położony w strefie ochrony konserwatorskiej. Dokumentacja projektowa podlega uzgodnieniu z Powiatowym Konserwatorem Zabytków w Kartuzach.

## **8. GOSPODARKA ODPADAMI**

W związku z wykonywaniem inwestycji niezbędne jest przygotowanie placu budowy oraz zaplecza tej budowy. Inwestycję modernizacyjną rozpoczyna się od rozbiórki elementów istniejących, nie wykorzystywanych w dalszych etapach realizacji robót rozbiórkowych. Działania powyższe wraz z fazą realizacji inwestycji generują odpady, które muszą być usunięte z rejonu inwestycji, posegregowane i właściwie dla określonych grup i rodzajów składowane oraz zutylizowane.

Wykonawca robót w trakcie podjętych działań powodujących lub mogących powodować powstawanie odpadów, powinien takie działania planować, projektować i prowadzić, tak aby:

- \* zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na środowisko przy wytwarzaniu produktów, podczas i po zakończeniu ich użytkowania,
- \* zapewnić zgodny z zasadami ochrony środowiska odzysk, jeżeli nie udało się zapobiec powstawaniu odpadów,
- \* zapewnić zgodne z zasadami ochrony środowiska unieszkodliwianie odpadów, których powstaniu nie udało się zapobiec lub których nie udało się poddać odzyskowi.

W przypadku, gdy już powstaną odpady należy z nimi postępować w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami. W pierwszej kolejności należy poddać je odzyskowi, a jeżeli z przyczyn technologicznych jest on niemożliwy lub nie jest uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych, to odpady te należy unieszkodliwiać w sposób zgodny z wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami.

Odpady, których nie udało się poddać odzyskowi, powinny być tak unieszkodliwiane, aby składowane były wyłącznie te odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób było niemożliwe z przyczyn technologicznych lub nieuzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych.

Zabronione jest postępowanie z odpadami w sposób sprzeczny z przepisami ustawy oraz przepisami o ochronie środowiska.

Odpady powinny być w pierwszej kolejności poddawane odzyskowi lub unieszkodliwiane w miejscu ich powstawania.

Odpady, które nie mogą być poddane odzyskowi lub unieszkodliwiane w miejscu ich powstawania, powinny być, uwzględniając najlepszą dostępną technikę lub technologię, przekazywane do najbliższych położonych miejsc, w których mogą być poddane odzyskowi lub unieszkodliwione.

Odpady należy zbierać w sposób selektywny.

Zabronione jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnych rodzajów oraz mieszania odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne.

Dopuszczalne jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnych rodzajów oraz mieszanie odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne, w celu poprawy bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania odpadów powstałych po zmieszaniu, jeżeli w wyniku prowadzenia tych procesów nie nastąpi wzrost zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi lub środowiska.

W przypadku, gdy odpady niebezpieczne uległy zmieszaniu z innymi odpadami, substancjami lub przedmiotami, to powinny być one rozdzielone, jeżeli zostaną spełnione łącznie następujące warunki:

- w procesie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów powstałych po rozdzieleniu nastąpi ograniczenie zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi lub środowiska,
- jest to technicznie możliwe i ekonomicznie uzasadnione.

Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania odpadów należy prowadzić z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych.

Unieszkodliwianiu poddane zostaną te odpady, z których uprzednio wysegregowano odpady nadające się do odzysku.

Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów może odbywać się tylko w miejscu wyznaczonym w trybie przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym w instalacjach lub urządzeniach, które spełniają określone wymagania.

Instalacje oraz urządzenia do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów mogą być eksploatowane tylko wówczas, gdy:

- nie zostaną przekroczone standardy emisyjne, określone na podstawie odrębnych przepisów,
- pozostałości powstające w wyniku działalności związanej z odzyskiem lub unieszkodliwianiem będą poddawane odzyskowi lub unieszkodliwiane z zachowaniem wymagań określonych w ustawie.

**Spalanie odpadów wymaga wydania zgody w formie decyzji.**

**Opracował:**

## CZEŚĆ RYSUNKOWA