

KARTA INFORMACYJNA

o planowanym przedsięwzięciu, zgodnie z ustawą z dnia 03.10.2008 – „O udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”, dotycząca przedsięwzięcia pn:

„Budowa mostu nad rzeką Kolnicą wraz z drogą dojazdową w ciągu drogi powiatowej nr 2423W Stpice – Prusinowice – Kościeszce – Strzegocin na odcinku Kościeszce -Strzegocin”.

Część opisowa

Spis treści

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.
2. Powierzchnia zajmowanego terenu i poprzednie formy ich użytkowania
3. Rodzaj technologii
4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia
5. Przewidywana ilość wykorzystywanych surowców wody i energii.
6. Przedsięwzięcia chroniące środowisko.
7. Informacja o rodzajach i ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska przy zastosowaniu przedsięwzięć chroniących środowisko.
8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody
10. Załączniki

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem niniejszego opracowania jest informacja o planowanym przedsięwzięciu inwestycyjnym, polegającym na budowie mostu przez rzekę Kolnica w m. Kościeszce w km 16 + 120 drogi powiatowej, wraz z drogą dojazdową, które będzie realizowane w ramach zadania inwestycyjnego pn: „**Budowa mostu wraz z drogą dojazdową w ciągu drogi powiatowej nr 2423W Stpice – Prusinowice – Kościeszce – Strzegocin na odcinku Kościeszce -Strzegocin**”. Dojazdy do mostu będą przebudowane od km 16 + 030,00 do km 20 + 079,00 (na wlocie na skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2422W) – łącznie z mostem na długości 4,049 km. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w całości w ramach pasa drogowego, będącego w zarządzaniu Inwestora – Zarządu Dróg Powiatowych w Pułtusku. Są to działki geodezyjne o numerach: 80/2 obręb Kościeszce; nr 5 i nr 12 obręb Dziarno; nr 10 obręb Sulkowo; nr 174/1 obręb Strzegocin. Most zlokalizowany jest na działce nr ewid. 80/2 obręb Kościeszce (nad rzeką Kolnica), będącej własnością Skarbu Państwa, reprezentowanego przez Starostę Powiatu Pułtuskiego. Funkcję zarządcy na tej działce pełni Zarząd Dróg Powiatowych w Pułtusku. Nie przewiduje się zajęcia dodatkowych działek, poza pasem drogowym.

2. Powierzchnia zajmowanego terenu i poprzednie formy jego użytkowania

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na powierzchni 38 325 m². Teren pod inwestycję jest dotychczas użytkowany jako droga powiatowa o nawierzchni żwirowej na odcinku długości 3600 m i o nawierzchni bitumicznej na odcinku długości 449 m. W miejscu planowanego do budowy mostu, jest istniejący przepust żelbetowy ramowy o świetle poziomym 1,40 m, świetle pionowym 1,45 m i długości 8,40 m, przewidziany do rozbiórki ze względu na zły stan techniczny i za mały otwór przewodu.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu.

Celem inwestycji jest poprawa infrastruktury komunikacyjnej powiatu pułtuskiego.

3. Rodzaj technologii.

Projekt przewiduje budowę nowego mostu w miejsce istniejącego przepustu, oraz przebudowę dojazdów do mostu polegającą na wykonaniu nawierzchni bitumicznej, łącznie z przebudową infrastruktury drogowej oraz urządzeń obcych kolidujących z projektowanymi robotami głównymi.

Dojazdy do mostu.

Droga powiatowa nr 2423W, w ciągu której usytuowany jest most, jest drogą kategorii Z.

Przebudowa dotyczy drogi powiatowej nr 2423W Stpice – Prusinowice – Kościeszce – Strzegocin na odcinku Kościeszce -Strzegocin, gmina Świercze, na odcinku długości 4049m, która stanowi dojazd do mostu na rzece Kolnica.

Przebudowa ma na celu poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawienia dojazdów do przebudowywanego mostu.

Rozpatrywana droga będzie przebudowywana w z uwzględnieniem istniejącego pasa drogowego bez zajęcia części powierzchni przyległych działek. Wzdłuż projektowanego odcinka drogi zlokalizowana jest luźna zabudowa typu gospodarczego, dla której dopuszczalny poziom hałasu od dróg nie może przekraczać:

dzień – 60dB (w ciągu 12h pory dziennej tj. w czasie 6⁰⁰ ÷ 22⁰⁰)
noc - 50 dB (w ciągu 8h pory nocnej tj. w czasie 22⁰⁰ ÷ 6⁰⁰)

Droga dojazdowa, o łącznej długości 4049 m, posiada:

- przekrój szlakowy, na odcinku długości 3600 m, z jezdnią szerokości 4,00 m z poboczami gruntowymi szerokości 1,50 m każde oraz przystającymi trapezowymi rowami drogowymi porośniętymi trawą, w części zamulonymi
- przekrój szlakowy, na odcinku długości 449 m w m. Strzegocin, z jezdnią szerokości 4,00 m o nawierzchni bitumicznej z poboczami gruntowymi i przystającymi rowami drogowymi o znacznym stopniu zamulenia.

Projekt przebudowy dojazdów obejmuje swoim zakresem:

W zakres przebudowy dojazdów będzie wchodził następujący zakres robót:

1. Wzmocnienie konstrukcji istniejącej nawierzchni jezdni kruszywem łamanym i betonem asfaltowym na odcinku od km 16+030,00 do km 19+630,00.
2. Rozbiórkę istniejącej nawierzchni bitumicznej i wykonanie nowej na odcinku od km 19+630,00 do km 20+079,00
2. Przebudowę poboczy na żwirowe z dostosowaniem wysokościowym do nowej niwelety.
3. Budowę chodnika o nawierzchni z kostki brukowej betonowej z ograniczeniem od strony jezdni krawężnikiem betonowym wyniesionym.
3. Przebudowę zjazdów z dostosowaniem do nowej niwelety jezdni.
4. Remont istniejących przepustów pod koroną drogi.
5. Renowację rowów drogowych i części przepustów pod zjazdami.
6. Wymianę oznakowania pionowego.

Trasę przebudowywanego odcinka poprowadzono po linii zaznaczonego pasa drogowego. W całości wykorzystano istniejącą nawierzchnię jezdni żwirowej przyjmując ją jako dolną warstwę podbudowy.

Na całym projektowanym odcinku (poza wskazanymi w projekcie łukami poziomymi poprowadzonymi łukami mniejszymi od 250 m) przyjęto spadki poprzeczne obustronne (przekrój daszkowy) $i = 0,02$. Spadki poboczy żwirowych przyjęto $i = 0,06$.

Na projektowanym odcinku przyjęto następujący przekrój normalny :

- przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 5,00 m z obustronnymi poboczami szerokości po 1,00 m każde.

Przewiduje się wycinkę krzaków samosiewów i odrostów rosnących w pasie projektowanej korony drogi i rowów.

Parametry techniczne odc. drogi powiatowej Kościeszce -Strzegocin – przyjęte do projektowania.

Parametr	Dane
Szer. pasa drog.	8,00- 12,80 m
Klasa drogi	Z
Kategoria ruchu	KR2
Prędkość proj.	40 km/h
Szer. jezdni	5,00 m
Szer. poboczy	2x1,00m
Grunty podłoża	G1, G2, G3
Powierzchnia pasa drogowego	38325 m ²

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi:

I. Dotyczy odcinka - od km 16+030,00 do km 19+630,00

- warstwa ściernalna, grubości 5 cm, z betonu asfaltowego AC 11S50/70

- podbudowa z betonu asfaltowego AC 22P50/70
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. Mechanicznie, gr. warstwy 20 cm
- istniejąca nawierzchnia zwirowa

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi:

II. Dotyczy odcinka - od km 19+630,00 do km 20+079,00

- warstwa ścieralna, grubości 5 cm, z betonu asfaltowego AC 11S50/70
- podbudowa z betonu asfaltowego AC 22P50/70
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. Mechanicznie, gr. warstwy 20 cm
- wzmocnienie podłoża gruntem stabilizowanym cementem w betoniarnie, $R_m=2,5$ MPa, gr. warstwy 15 cm

Przed wykonaniem warstw nawierzchni istniejącą nawierzchnię gruntową należy wyprofilować równiarką do projektowanych spadków i zagęśćić.

Pobocza przyjęto na całym odcinku o przekroju szlakowym o nawierzchni zwirowej ze spadkiem poprzecznym $i = 6\%$ a na odcinku o przekroju półulicznym o nawierzchni z kruszywa łamanego 0/31,5.

ZJAZDY

- Odc. od km 16+030 do km 19+640

Zjazd indywidualny o szerokości 5,00 m:

- Jezdnia, szer. 4,00 m, o konstrukcji:
 1. nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 (o uziarnieniu ciągłym) stabilizowanego mech. gr. warstwy 12 cm,
 2. podbudowa z kruszywa naturalnego (pospółka), gr. warstwy 20 cm, stabilizowanego mechanicznie,
- pobocza szerokości 0,50 m o konstrukcji jak jezdnia,
- łuki najazdowe o promieniu $R = 3,00$ m.

Zjazd publiczny o szerokości 5,50 m:

- Jezdnia, szer. 4,50 m, o konstrukcji:
 3. Górna warstwa nawierzchni z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mech. gr. warstwy 12 cm,
 4. dolna warstwa nawierzchni z kruszywa naturalnego (pospółka), gr. warstwy 20 cm, stabilizowanego mechanicznie,
- pobocza szerokości 0,50 m o konstrukcji jak jezdnia zjazdu,
- łuki najazdowe o promieniu $R = 5,00$ m.

- Odc. od km 19+640 do km 20+079

Zjazd indywidualny przez chodnik o szerokości 4,00 m:

- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piaskowa (1:4), gr. warstwy 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 zagęszczanego mechanicznie, gr. w. 15 cm,
- wzmocnienie podłoża gruntem stabilizowanym cementem, $R_m=2,5$ MPa, gr w. 10 cm

Zjazd indywidualny (przez pobocze) o szerokości 5,00 m:

- Jezdnia, szer. 4,00 m, o konstrukcji:
 - nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm,
 - podsypka cem.-piaskowa (1:4), gr. warstwy 3 cm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 zagęszczanego mechanicznie, gr. w. 15 cm,

- wzmocnienie podłoża gruntem stabilizowanym cementem, $R_m=2,5$ MPa, gr w. 10 cm
- pobocza szerokości 0,50 m z kruszywa naturalnego (żwiru),
- łuki najazdowe o promieniu $R = 3,00$ m.

Most.

W miejscu projektowanego mostu znajduje się istniejący przepust ramowy o świetle poziomym 1,40 m, świetle pionowym 1,45 m, oraz o długości 8,40 m. Wykonany jest w technologii betonu „na mokro”. Oba końce przepustu zwieńczone są betonowymi ściankami czołowymi o długości 2,80 m, wystające ponad poziom drogi ok. 60 cm. Przepust jest usytuowany, w stosunku do osi drogi, pod kątem $\alpha = 83^0$.

Droga nad przepustem ma nawierzchnię żwirową.

Istniejący przepust jest w złym stanie technicznym, poza tym jego światło jest za małe na przeprowadzenie przez koronę drogi wody miarodajnej. W związku z tym przepust zostanie rozebrany, a w jego miejsce wybudowany zostanie most na kl. B obciążenia użytkowego wg obecnie obowiązującej normy obciążeniowej PN-85/S-10030. Most zostanie wykonany jako jednoprzęsłowy ramowy, z prefabrykowanych elementów żelbetowych w kształcie litery C, opartych na żelbetowych ławach fundamentowych. Prefabrykaty zostaną zwieńczone żelbetową płytą współpracującą o zmiennej grubości w granicach 12 – 17 cm.

Podstawowe parametry geometryczne mostu:

- światło poziome - 4,50 m,
- światło pionowe - 1,50 m,
- długość płyty pomostu – 5,26 m,
- szerokość całkowita mostu – 7,90 m,
- kąt skrzyżowania mostu z drogą – 90^0 ,
- spadki poprzeczne na jezdni – 2 %,
- spadki poprzeczne na zabudowach chodnikowych – po 3 do środka jezdni.

Na szerokość mostu składa się:

- jezdni o szerokości 5,00 m,
- dwie zabudowy chodnikowe – $2 \times 1,45$ m = 2,90 m z chodnikami dla pieszych o szerokości użytkowej po 1,00 m.

Konstrukcja jezdni na moście będzie następująca:

- nawierzchnia bitumiczna w 2-ch warstwach – gr. 8,5 cm,
- izolacja płyty pomostu z papy – 0,5 cm.

Nawierzchnia chodników dla pieszych wykonana zostanie z żywicy syntetycznych o grubości warstwy 5 mm.

Most wyposażony będzie w skrzydełka, równoległe do osi podłużnej mostu, podtrzymujące nasyp drogowy.

Na krawędziach zabudów chodnikowych i na skrzydełkach zamontowane będą barieroporęcze mostowe.

Na styku mostu z dojazdami, z obu stron, wykonane zostaną płyty najazdowe, oparte na wspornikach prefabrykowanych elementów ceowych.

W planie most położony jest na prostej, w przekroju podłużnym w jednostajnym spadku w kierunku Strzegocina.

Jezdni i chodnik na moście odwadniane będą powierzchniowo, ze sprowadzeniem grawitacyjnym wody (dzięki spadkom poprzecznym) do krawężnika i następnie wzdłuż krawężników do końca skrzydełek od strony Strzegocina i dalej ściekami skarpowymi do rowu przydrożnego i do rzeki.

Koryto rzeki w obrębie projektowanego mostu zostanie uregulowane i umocnione w następujący sposób:

- dno koryta rzeki na szerokości mostu (pomiędzy ławami fundamentowymi) umocnione

- zostanie materacami gabionowymi o gr. 20 cm, wypełnionymi kamieniem polnym otaczakowym lub łamanym, ułożonymi na warstwie pospółki o gr. 5 cm, pod którą wbudowana będzie geowłóknina separacyjna,
- dno i skarpy koryta rzeki na długości po 10 m od obrysu mostu w górę i w dół rzeki, na szerokości po 1,00 m, umocnione będą narzutem kamiennym luzem o grubości warstwy 15 cm, ułożonym na warstwie pospółki o gr. 10 cm, pod którą wbudowana będzie geowłóknina separacyjna – dno na tym odcinku będzie mieć zmienną szerokość od 4,50 m na styku z mostem do 1,40 m na końcu odcinków umacnianych,
 - skarpy koryta rzeki, na długości po 10 m od obrysu mostu w górę i w dół rzeki, powyżej umocnienia kamieniem luzem, umocnione zostaną humusem warstwą o grubości 10 cm z obsianiem trawą,
 - podstawa umocnienia skarp koryta rzeki na długości po 10 m od obrysu mostu, w górę i w dół rzeki, oraz zakończenie umocnienia na obu końcach, na całej jego szerokości, zostaną wzmocnione palisadą z kołków drewnianych o średnicy \varnothing 9 – 11 cm i długości 100 cm.

Istniejące umocnienie skarpy i dna koryta rzeki betonowymi dyblami, na długości 20 m od obrysu istniejącego przepustu w dół rzeki, zostanie rozebrane, ponieważ nie będzie współgrało z szerokością koryta rzeki po wybudowaniu mostu.

Odwodnienie drogi

Zostaje utrzymane powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych do istniejących odbiorników. Istniejące przepusty pod koroną drogi przewiduje się wyremontować poprzez oczyszczenie z namułu, ewentualną wymianę uszkodzonych rur i wymianę ścianek czołowych betonowych. Na znacznej części przedmiotowego odcinka korona drogi przebiega w nasypie, dotyczy odcinka o przekroju szlakowym. Wody opadowe z nawierzchni jezdni przejmowane będą przez pobocza z kruszywa naturalnego oraz skarpy nasypów porośnięte gęstą trawą. Na części odcinka przewiduje się renowację istniejących rowów drogowych.

Na odcinku o przekroju półulicznym, od km 19+640 do km 20+079, planuje się renowację istniejącego lewostronnego rowu i wprowadzenie jednostronnego spadku jezdni i chodnika ze skierowaniem do tego rowu.

Sieć telefoniczna

Na odcinku przejścia przez m. Strzegocin jest zlokalizowana w pasie drogowym, ale poza jezdnią, linia teletechniczna kablem doziemnym. Należy zwrócić szczególną uwagę przy robotach drogowych w miejscach zbliżenia do urządzeń sieci wodociągowej po uprzednim powiadomieniu zarządcy sieci.

Wodociąg

Po lewej stronie projektowanego mostu (od strony dolnej wody) przebiega podziemna instalacja wodociągowa w rurze o średnicy \varnothing 160 mm. Nie będzie ona kolidować z budową mostu, natomiast sytuacyjnie nad siecią wykonane zostanie umocnienie koryta rzeki z kamieni ułożonych luzem. Kolizji wysokościowej nie będzie ponieważ wodociąg jest ok. 60 cm poniżej spodu umocnienia. Roboty umocnieniowe należy wykonać pod nadzorem gestora sieci wodociągowej. Na większości odcinka wodociąg zlokalizowany jest poza pasem drogowym przy czym przejścia poprzeczne wodociągu i przyłączy zlokalizowane są w km 16+070,30, km 17+838,50; km 18+205; km 18+404,30; km 18+817,85; km 19+214,50; km. W pasie drogowym jest zlokalizowany na odcinkach od km 19+390 do km 19+406,50 i od km 19+520 do km 20+056,00. Należy zwrócić szczególną uwagę przy robotach drogowych w miejscach zbliżenia do urządzeń sieci wodociągowej po uprzednim powiadomieniu zarządcy sieci.

Zieleń

Przyjęto do wycinki krzewy samosiewy i odrosty rosnące w granicach pasa drogowego oraz drzewa zagrażające bezpieczeństwu uczestników w ruchu drogowym tj. rosnące w koronie drogi i utrudniające odwodnienie pasa drogowego. Pozostałe drzewa należy poddać zabiegom pielęgnacyjnym między innymi podkrzesaniu.

Sieć energetyczna

Wzdłuż pasa drogowego jest zlokalizowana linia napowietrzna niskiego napięcia, która posiada przejścia poprzeczne nad pasem drogowym. Nie przewiduje się powstania kolizji z siecią energetyczną w związku z planowaną przebudową drogi.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Proponowane rozwiązania projektowe spełniają oczekiwania komunikacyjne i społeczne i w obecnej fazie planowania nie przewiduje się wariantowania opracowywanego przedsięwzięcia.

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, 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 podłoża pod nawierzchnie bitumiczne, do namoczenia szalunków przed betonowaniem elementów mostu oraz do pielęgnacji świeżego betonu w szalunkach. Przewiduje się zużycie miesięczne wody w granicach do 15 - 20 m³.

Energia elektryczna potrzebna będzie do zasilenia i oświetlenia zaplecza budowy wykonawcy robót oraz do napędu sprzętów elektrycznych na budowie takich jak: piły tarczowe, spawarki, wiertarki, wibratory do zagęszczania betonów. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Czas trwania robót nie przekroczy 6-ciu miesięcy.

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

Przewidywana ilość materiałów do wykorzystania przy przebudowie mostu i drogi:

- beton – ok. 50 m³,
- grunt stabilizowany cementem (w betoniarce) – 390 m³
- żelbetowe prefabrykaty ceowe na most 4,50 x 1,50 m o dł. 1,00 – 7 szt,
- przepusty pod koroną drogi – 73,5 m,
- stal zbrojeniowa – ok. 8 ton,
- barieroporęcze – ok. 25 mb,
- izolacja mostowa rolowana – ok. 500 m²,
- farby na powłoki ochronne na powierzchniach betonowych – 40 l,
- mieszanki bitumiczne na nawierzchnię – ok. 6000 ton,
- kruszywo łamane na podbudowę – ok. 12970 ton,
- kruszywo naturalne – ok. 2200 t,
- krawężniki kamienne – ok. 25 m,
- krawężniki betonowe – ok. 449 m,
- obrzeża chodnikowe betonowe – ok. 449 m,

- kostka brukowa betonowa – ok. 674 m²

6. Przedsięwzięcia chroniące środowisko.

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

6.1. W zakresie wpływu na powierzchnię ziemi i gospodarkę odpadami.

- przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej oraz rośliny do przesadzenia, aby ograniczyć w jak największym stopniu karczowanie,
- powstałe w czasie przebudowy odpady mas mineralno - bitumicznych oraz odpady betonowe zostaną poddane recyklingowi z przeznaczeniem do wtórnego wykorzystania.

6.2. 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.

6.3. 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 wiejskiej, 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.

6.4. W zakresie ochrony wód powierzchniowych.

- wymagane jest opracowanie operatu wodnoprawnego i uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na następujące urządzenia wodne:
 - * most po przebudowie wraz z regulacją i umocnieniem koryta rzeki,
 - * przepusty pod koroną drogi,
 - * odprowadzenie z mostu ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych do rzeki Kolnica, bez podczyszczania.

7. Informacja o rodzajach i przewidywanej ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska przy zastosowaniu przedsięwzięć chroniących środowisko.

a). 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 i z mostu. Woda z drogi spływać będzie grawitacyjnie do rowów przydrożnych, gdzie, przed wsiąknięciem w grunt bądź przed wpłynięciem do rzeki, w sposób naturalny oczyszczana będzie

na trawiastym podłożu rowów. Natomiast woda z mostu, z krótkimi fragmentami drogi, stanowiących razem niewielką zlewnię o powierzchni $A = 7,00 * 20,00 \text{ m} = 140,00 \text{ m}^2$ (0,014 ha), odprowadzana będzie bezpośrednio do rzeki Kolnica. Nie przewiduje się jej podczyszczania, ponieważ, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, paragraf 19, ustęp 2, wody opadowe i roztopowe spływające z powierzchni mniejszej niż 0,1 ha mogą być wprowadzane do wód bez podczyszczania.

b). Wprowadzanie zanieczyszczeń do atmosfery.

Droga i most przewidziane do przebudowy, przebiegają w większości przez teren pól uprawnych, jedynie na długości ok. 450 m, przez teren wiejskiej zabudowy. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną przebudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejącą drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się.

c). Wpływ na powierzchnię ziemi.

W czasie realizacji budowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, robót rozbiórkowych, nasypów, nawierzchni bitumicznych oraz elementów żelbetowych. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. Odzyskane materiały z rozbiórki zostaną poddane recyklingowi i wykorzystane jako materiały budowlane.

W czasie eksploatacji przebudowa nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

d). Ochrona środowiska przyrodniczego.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejący przepust wraz z dojazdami jest od wielu lat właściwie wpisany w krajobraz, dostosowany do istniejącego terenu. Most, który go zastąpi, i droga po przebudowie z nową nawierzchnią bitumiczną, nie zmienią w sposób istotny i nie zakłócą estetyki krajobrazu.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie dotyczy.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie żadnego obszaru krajobrazu chronionego ani na terenie 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). Rzeka Kolnica, nie jest wyszczególniona jako samodzielna jednostka (JCWP) w Planie zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza rzeki Wisła, ustanowionym uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r (M. P. z 2011 r, nr 49, poz. 549). Uchwała RM przenosi na grunt Polski, podstawową dyrektywę Komisji Europejskiej nr 2000/60/WE z dnia 23.10.2000 r, ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, zwaną Ramową Dyrektywą Wodną (RDW). W związku z tym nie są znane cele środowiskowe jakich uzyskanie

oczekiwane jest od wód rzeki Kolnica. Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia, jako podstawowy cel, nałożono obowiązek zapobiegania pogorszeniu się stanu części wód znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie, którego zakres określono w pkt. 1 niniejszego opracowania, jest obszarowo zdarzeniem punktowym, w związku z tym jego oddziaływanie na rzekę Kolnica jest znikome, zarówno na etapie realizacji jak i na etapie eksploatacji.