

Karta informacyjna przedsięwzięcia

Sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) zawierająca w szczególności dane:

a) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Rodzaj przedsięwzięcia wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) – § 3 ust. 1 pkt 60 „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi powiatowej nr 2101B na odcinku od miejscowości Ostrożany do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1727B.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: Z,
- kategoria ruchu: KR2,
- długość: 5.030 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 6,00 i 6,50 m,
- szerokość poboczy: 1,0 m,
- szerokość chodnika: 1,50 - 2,0 m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni drogi, jezdni zjazdów, zatok autobusowych i postojowych z betonu asfaltowego,
- wykonanie nawierzchni chodników i jezdni zjazdów z kostki brukowej betonowej,
- wykonanie poboczy z kruszyw mineralnych,
- wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy),
- remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów pod zjazdami,
- przebudowę przepustów pod koroną drogi,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejących terenów zabudowy zagrodowej, mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenów rolniczych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działkach:

obręb 20 Ostrożany, gm. Drohiczyn

działki nr 587, 704, 764, 597.

działki, które po podziale wejdą w skład pasa drogowego (numeracja przed podziałem) nr 737.

obręb 8 Koski Wypychy, gm. Perlejewo

działki nr 139/1, 141.

działki, które po podziale wejdą w skład pasa drogowego (numeracja przed podziałem) nr 99/1, 98/1, 97/2, 97/1, 96/1, 95/2, 95/3, 94/6, 94/7, 94/8, 94/9, 94/10, 93, 92/1, 91/1, 90/1, 89/1, 88/1, 87/1, 86/3, 86/4, 140/1, 82/2, 81/1, 80/1, 79/1, 78, 77/1, 76/1, 75/1, 74/1, 72/5, 72/6, 100/1, 142, 104/1, 104/2, 104/3, 104/4, 104/5, 105, 106/1, 106/2, 107/1, 107/2, 143, 66/1, 67/1, 67/3, 67/5, 67/6, 69, 144, 70/1.

obręb 30 Twarogi Trąbnica, gm. Perlejewo

działka nr 78, 87

działki, które po podziale wejdą w skład pasa drogowego (numeracja przed podziałem) nr 81, 82, 85, 93.

b) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Podstawowe dane o powierzchni planowanych elementów dróg są następujące:

- powierzchnia jezdni bitumicznych – około 30.500 m²
- pozostałe powierzchnie utwardzone – około 14.000 m², w tym:
 - pobocza – około 9.200 m²,
 - chodniki – około 2.300 m²,
 - skrzyżowania i zjazdy – około 2.120 m²,
 - zatoki autobusowe – około 200 m²,
 - zatoki postojowe – około 180 m².

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada drogi o nawierzchni bitumicznej.

Na całej długości ciągu komunikacyjnego pas drogowy jest niezagospodarowany (brak wyznaczonych i utwardzonych zatok autobusowych, postojowych, ciągów pieszych i zjazdów).

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych rowów i skarp rowów zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym.

c) rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem.

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada drogi o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi poboczami gruntowymi. Brak jest utwardzonych chodników, zatok autobusowych i postojowych. Zjazdy indywidualne i publiczne przeważnie o niewierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe do zlokalizowanych wzdłuż jezdni rowów przydrożnych i na teren przyległy do korpusu drogi.

Planuje się rozbudowę drogi poprzez wykonanie nawierzchni jezdni i zjazdów z betonu asfaltowego na całej długości drogi. Na terenach zabudowanych planuje się wybudowanie odcinków chodnika oraz zatok autobusowych i postojowych. Nawierzchnia chodników, zjazdów przez chodnik z kostki brukowej betonowej, zatoki autobusowe i postojowe o nawierzchni z betonu asfaltowego. Odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do korpusu drogi.

Przy planowaniu przebiegu drogi w planie uwzględniono potrzebę zachowania istniejącego drzewostanu. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę pięciu drzew: wierzb o obwodzie pnia 185, 225, 230, 244 i 260.

d) ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej nr 2101B na odcinku od miejscowości Ostrożany do skrzyżowania z drogą powiatowej nr 1727B, możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

„Wariant bezinwestycyjny”

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie istniejącej nawierzchni jezdni dróg. Zakres robót jaki można wykonać, obejmowałby remont cząstkowy istniejącej nawierzchni bitumicznej w technologii uzupełniania ubytków kruszywem i emulsją asfaltową lub w technologii uzupełniania ubytków masą na zimno lub na gorąco. Wykonywanie tego rodzaju robót nie poprawi trwale profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni konstrukcji jezdni drogi, jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu rozbudowy drogi nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe i bez ubytków jezdnie oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu kołowego i pieszego. Wykonanie remontów cząstkowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu komunikacyjnego w dalszym ciągu będzie miała drogę nie spełniającą ich oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy, korzystając z tej drogi, w dalszym ciągu będą ponosić znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

W przypadku analizowanego odcinka drogi trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Droga ta przebiega tak jak obecnie od wielu lat i posiada w znacznej części ustalony pas drogowy. Wystarczające wydaje się więc dostosowanie drogi (szerokości jezdni, parametrów łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wywłaszczenia, duże koszty wykupu gruntów, wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej lub leśnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg.

2. Ukształtowanie trasy w planie

W terenie zabudowanym pole manewru w zakresie rozwiązań projektowych ogranicza istniejące zagospodarowanie terenu i szerokość pasa drogowego (istniejące zjazdy publiczne i indywidualne, bliskość zabudowy, konieczność wyposażenia drogi w ciągi piesze, zatoki autobusowe). Powyższe uniemożliwia więc zasadniczą zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym oraz w miarę możliwości w granicach istniejącego pasa drogowego, w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni jako podbudowy nowych nawierzchni jezdni. Powyższe planowane rozwiązania projektowe pozwalają na ograniczenie konieczności wycinki drzew.

3. Warianty niwelety

Ciąg komunikacyjny przebiega wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rolniczych. Sposób obsługi tych terenów, skrzyżowania z drogami bocznymi oraz konieczność prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni i pozostałych terenów utwardzonych ograniczają możliwości kształtowania niwelety. Wybrano wariant minimalizujący koszty rozbudowy (wykorzystujący istniejącą konstrukcję jezdni drogi) przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego.

4. Szerokość jezdni

Ze względu na obowiązujące warunki techniczne przyjęto podstawową szerokość jezdni równą 6,0 m. Zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzeniem korpusu drogowego oraz konieczność wycinki drzew zlokalizowanych w sąsiedztwie jezdni. Biorąc pod uwagę koszty rozbudowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym konieczność wycięcia drzew nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

5. Konstrukcja jezdni

Konstrukcja istniejących jezdni stanowić będzie podbudowę nowej nawierzchni. Taki wariant wybrano określając założenia projektowe. Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem rozbudowy drogi będzie wykonanie nawierzchni jezdni, zatok autobusowych i postojowych oraz zjazdów z betonu asfaltowego oraz pozostałych nawierzchni tj. chodniki i część zjazdów z kostki brukowej betonowej. Wybranie innego rozwiązania materiałowego do rozbudowy drogi i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie powierzchniowo utrwalone, nawierzchnia z betonu cementowego), nie spełniłoby oczekiwań co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z rozbudową i eksploatacją przedmiotowej inwestycji.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści przyrodnicze, społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu rozbudowy drogi.

e) przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

- woda
 - surowce
 - materiały
- w trakcie rozbudowy do celów technologicznych: 33 m³,
- nie wystąpią,
do rozbudowy drogi:
- materiały betonowe: 650 Mg,
- beton asfaltowy: około 9.500 Mg,

- paliwa
 - kruszywa mineralne: około 12.200 Mg,
 - emulsja asfaltowa: około 32 Mg.
- w trakcie rozbudowy:
 - olej napędowy: 11 Mg,
 - etylina: 2 Mg
- szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:
 - elektryczną - nie wystąpi,
 - ciepłą - nie wystąpi,
 - gazową - nie wystąpi.

f) rozwiązania chroniące środowisko:

W ramach rozbudowy drogi przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań przyczyniających się do ochrony środowiska:

W trakcie rozbudowy ciągu komunikacyjnego:

- Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym składy materiałów i bazy transportowe. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów.
- W przypadku wykonywania robót w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny).
- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych. Wierzchnia warstwa gleby, zdjeta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.
- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie rozbudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.
- W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw.
- Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i osłonięcie deskami.

W trakcie eksploatacji rozbudowanej drogi przewiduje się:

- Zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni drogi. Ulepszenie nawierzchni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni drogi. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- Zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na rozbudowanym odcinku drogi przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

g) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

W związku z rozbudową drogi należy spodziewać się okresowej emisji do środowiska niżej wyszczególnionych ilości substancji i energii:

Emisja odpadów z grupy 17 – tj odpadów z przebudowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym:

- 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku rozbudowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej rozbudowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie rozbudowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas rozbudowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. nr 62 z 2001 r., poz. 628 z późniejszymi zmianami) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

Emisja hałasu związana z pracą maszyn drogowych jak koparki, równiarki, układarki, walce itp.

Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z drogi. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie drogi będzie zanedbywalnie mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby rozbudowy drogi, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących rozbudowę drogi, których ilość oszacowano na średnio 7 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów.

Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi, na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie rozbudowywanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” dróg - spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie dróg żadne nadmierne skażenia powietrza.

Emisja zanieczyszczeń do gleby. Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

Wody opadowe. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do zlokalizowanych wzdłuż drogi rowów odwadniających.

Odpady stałe. W trakcie rozbudowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejących nawierzchni drogi. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smoła i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

Ścieki socjalno-bytowe. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

h) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Oddziaływanie transgraniczne wiąże się ze zjawiskiem migracji zanieczyszczeń z terenu danego kraju na obszar innych państw. Emitowane zanieczyszczenia przenoszone są głównie z masami powietrza i wodami płynącymi.

Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

i) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

W zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny należące do obszaru Natura 2000 to:

- Dolina Dolnego Bugu (kod PLB140001, powierzchnia 200364,75 ha) – w odległości ok. 5 km w kierunku północno - zachodnim od m. Koski-Falki,
- Ostoja Nadbużańska (kod PLH140011; powierzchnia 123926,67 ha) – w odległości ok. 6 km w kierunku południowo-zachodnim, od m. Smarklice,
- Ostoja w Dolinie Górnego Nurca (kod PLH200021; powierzchnia 14943,87 ha) – w odległości ok. 28 km w kierunku północno-wschodnim od m. Ostrożany,
- Dolina Górnego Nurca (kod PLB200004; powierzchnia 10802,46 ha) – w odległości ok. 33 km w kierunku północno-wschodnim od m. Ostrożany.

Nie jest prawdopodobne aby realizacja przedsięwzięcia mogła negatywnie wpływać na gatunki roślin i zwierząt oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowskiej.

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych, wystąpieniem awarii przemysłowej o której mowa w rozporządzeniu Ministra gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535).

Inwestor nie będzie starać się o pozyskanie środków pomocowych Unii Europejskiej celem sfinansowania realizacji przedmiotowej inwestycji.