

**Charakterystyka przedsięwzięcia
dotyczącego "Przebudowy drogi powiatowej Nr 2916S na odcinku Smolnica-Sośnicowice"**

I. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1. Rodzaj przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 2916S o długości 2004,5 m znajdującej się na terenie miasta Sośnicowice i sołectwa Smolnica.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia

Droga będąca przedmiotem przedsięwzięcia zlokalizowana jest na terenie miasta Sośnicowice oraz sołectwa Smolnica, powiat gliwicki, woj. śląskie. Droga przebiega w obszarze zabudowanym i niezabudowanym. W rejonie planowanej inwestycji znajdują się bazy podmiotów gospodarczych.

Inwestycja jest zlokalizowana na pograniczu Otuliny Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich. W niedalekiej odległości od inwestycji znajdują się zbiorniki wodne w Smolnicy oraz rowy melioracyjne odwadniające okoliczne tereny.

W rejonie planowanej inwestycji nie zidentyfikowano cennych siedlisk przyrodniczych, gatunków chronionych roślin, grzybów i zwierząt. Nie stwierdzono także występowania gatunków inwazyjnych oraz nie zlokalizowano szlaków migracji zwierząt.

II. Zakres przedsięwzięcia

W ramach inwestycji planuje się:

– **Przebudowę istniejącej jezdni** - Jezdnia drogi powiatowej zostanie przebudowana na odcinku o dł. 2004,5 m. Szerokość jezdni zostanie ujednoczona do 6,0 m (na łuku poziomym w rejonie skrzyżowania z ulicami Graniczna i Łęgowską wykonane zostanie poszerzenie jezdni do 6,8 m). Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana jako bitumiczna na podbudowie z betonu asfaltowego oraz mieszanki niezwiązanej z kruszywem.

Nawierzchnia jezdni zostanie ograniczona krawężnikami betonowymi posadowionymi na ławach betonowych. W celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników drogi na granicy obszaru zabudowanego, na wjeździe do miejscowości Smolnica zaprojektowano „bramę wjazdową” tj. wyspę centralną zlokalizowaną w osi jezdni powodującą odgięcie toru jazdy pojazdów. W odległości 70 m przed bramą wjazdową wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości poprzez ustawienie znaków B-33 (70 km/h i 50 km/h). Istniejące skrzyżowania zlokalizowane w ciągu projektowanej drogi (z ulicami Graniczna i Łęgowską) zostaną przebudowane. Skorygowane zostaną łuki łączące krawędzie jezdni włączanych dróg. Takie rozwiązania pozwolą na poprawę bezpieczeństwa ruchu, uzyskanie poprawy płynności ruchu na skrzyżowaniach, poprawę warunków widoczności.

– **Budowę ciągu pieszo – rowerowego o szer. 3,0 m (w terenie zabudowanym)** - w ciągu drogi powiatowej na terenie obszaru zabudowanego zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szer. 3,0 m. Ciąg zlokalizowany będzie po lewej stronie jezdni. Nawierzchnia ciągu wykonana zostanie jako bitumiczna. Ciąg pieszo – rowerowy zostanie wykonany na odcinku od km 0+94 do km 0+335 oraz 1+010 do km 1+840.

– **Budowę ścieżki rowerowej o szer. 2,0 m (w terenie niezabudowanym)** – W terenie niezabudowanym zaprojektowano ścieżkę rowerową o szer. 2,0 m zlokalizowaną po północnej stronie jezdni. Ścieżka zostanie oddzielona od jezdni zieleńcem o szer. 0,9 m, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów. W Smolnicy, w terenie zabudowanym (w rejonie końca opracowania) również zaprojektowano ścieżkę rowerową o szer. 2,0 m na długości ok. 245 m. Ścieżka wykonana zostanie przy jezdni, po jej południowej stronie. Stanowiła będzie dowiązanie do istniejącej ścieżki rowerowej zlokalizowanej w ciągu drogi

powiatowej Nr 2916S ul. Wiejskiej. Ścieżka zostanie połączona z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przejazdem dla rowerzystów w km 1+840. Nawierzchnia ścieżek rowerowych wykonana zostanie z betonu asfaltowego ułożonego na podbudowie z mieszanki niezwiązanej i podsypce piaskowej. Ścieżka rowerowa zostanie wykonana na odcinku od km 0+335 do km 1+010 (po lewej stronie jezdni) oraz od km 1+840 do km 2+004 (po prawej stronie jezdni).

– **Budowę chodnika o szer. 2,0 m (w celu dowiązania do istniejących ciągów pieszych)** - W rejonie początku opracowania projektuje się chodnik o szer. 2,0 m zlokalizowany po prawej stronie jezdni (od km 195 do km 0+230). Chodnik wykonany zostanie na odcinku od zjazdu w km 0+195 do skrzyżowania drogi powiatowej Nr 2916S z ulicą św. Jakuba. W Smolnicy, w terenie zabudowanym zaprojektowano chodnik o szer. 2,0 m na długości 200 m po prawej stronie jezdni (od km 1+640 do km 1+840) oraz o długości ok. 220 m (od km 1+840 do km 2+004). W rejonie projektowanego przejazdu i przejścia dla pieszych chodnik zostanie połączony z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym.

– **Przebudowę zjazdów do posesji i zjazdów na gminne drogi wewnętrzne** - Istniejące zjazdy zlokalizowane w ciągu drogi powiatowej zostaną przebudowane. Połączenie krawędzi zjazdów publicznych z krawędzią jezdni zostanie wykonane łukami kołowymi o promieniach $R \geq 5,0$ m. Na szerokości ciągu - pieszo rowerowego lub ścieżki rowerowej nawierzchnia zjazdów wykonana zostanie jako bitumiczna (poprzez przedłużenie nawierzchni ścieżki, bez wydzielania nawierzchni zjazdu), a poza szerokością ścieżki jako bitumiczna lub z kostki betonowej. W sąsiedztwie nawierzchni zjazdów publicznych prowadzących do budynków działalności gospodarczej, które obsługiwane są przez pojazdy typu TIR wykonane zostaną nawierzchnie przejazdne utwardzone kostką granitową umożliwiające przejazd tych pojazdów. Nawierzchnie przejazdne zostaną wykonane poza szerokością ciągu pieszo-rowerowego i ścieżki rowerowej.

– **Wykonanie poboczy tłuczniowych** – po prawej stronie jezdni na odcinku od km 0+0,0 do km 0+190 oraz od km 0+246 do km 1+640 wykonane zostanie pobocze tłuczniowe o szer. 1,0 m. Pobocze zostanie utwardzone warstwą kruszywa o miąższości 10 cm.

– **Budowę peronów przystankowych** – w ciągu przebudowywanej drogi zaprojektowano 2 perony przystankowe. Peron zlokalizowany w rejonie w km 1+350 zlokalizowany zostanie w miejscu istniejącego przystanku autobusowego. Wiata przystankowa zostanie odsunięta od jezdni, pomiędzy wiata i krawędzią jezdni wykonany zostanie peron o szer. 2,0 m. Ruch pieszych i rowerzystów na tym odcinku zostanie rozdzielony – ścieżka rowerowa zostanie poprowadzona za wiata.

Drugi peron przystankowy wykonany zostanie w rejonie km 1+660 – zmieniona zostanie lokalizacja istniejącego przystanku autobusowego (zlokalizowanego obecnie w rejonie km 1+720). Peron wykonany zostanie w ciągu projektowanego chodnika.

– **Budowę kanalizacji deszczowej** – Po północnej stronie jezdni, pod konstrukcją ciągu pieszo-rowerowego, chodnika lub ścieżki rowerowej zaprojektowano kanalizację deszczową. Projektowana sieć kanalizacji składała się będzie z 4 odcinków:

- odcinek 1: od skrzyżowania z ul. Przemysłową do km 0+640 – przejmujący wody opadowe i roztopowe z lewego pasa jezdni, ciągu pieszo-rowerowego i ścieżki rowerowej. Do odcinka kanalizacji deszczowej włączony zostanie również projektowany dren, który zostanie ułożony w miejscu likwidowanego rowu. Długość odcinka kanalizacji deszczowej wynosiła będzie ok. 480 m.
- odcinek 2: od km 0+715 do km 1+515 przejmujący wody z lewego pasa jezdni, ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego. Do odcinka kanalizacji deszczowej włączony zostanie projektowany dren, który zostanie ułożony w miejscu likwidowanego rowu. Długość odcinka kanalizacji wynosiła będzie ok. 800 m.
- odcinek 3: od km 1+515 do km 1+760 przejmujący wody z lewego pasa jezdni, ciągu pieszo-rowerowego i chodnika. Do odcinka kanalizacji deszczowej włączony zostanie projektowany dren, który zostanie ułożony w miejscu likwidowanego rowu. Długość odcinka kanalizacji wynosiła będzie ok. 240 m.

- odcinek 4 od km 1+920 do km 1+995 przejmujący wody z lewego pasa jezdni i chodnika. Długość odcinka kanalizacji wynosiła będzie ok. 65 m. Odcinek zostanie włączony do istniejącej kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w ciągu ul. Wiejskiej.

Odcinek od skrzyżowania z drogą wojewódzką DW408 do skrzyżowania z ul. św. Jakuba (lewy pas) odwodniony zostanie do istniejącej kanalizacji deszczowej.

- **Przebudowę i budowę rowów przydrożnych wraz z zabudową (lub przebudową) przepustów na tych rowach** - Po prawej stronie jezdni zaprojektowano rowy przydrożne. Istniejące rowy zostaną przebudowane (poprzez pogłębienie i wyprofilowanie) na odcinkach gdzie nie ma rowów zostaną one wykonane. Projektuje się 2 odcinki rowu przydrożnego:

- odcinek 1: od km 0+20 do km 0+640 przejmujący wody opadowe z prawego pasa jezdni i pobocza. Wody zostaną odprowadzone do rowu poprzez spływ powierzchniowy i poprzez wyloty wyprowadzone z projektowanych wpustów ulicznych (na długości projektowanego chodnika). W rejonie skrzyżowania z ul. Św. Jakuba do rowu wprowadzony zostanie przelew awaryjny ze studni rewizyjnej. W miejscu skrzyżowań lub zjazdów na rowie zabudowane zostaną przepusty betonowe.

- odcinek 2: od km 0+715 do km 1+780 przejmujący wody opadowe z prawego pasa jezdni i pobocza. Najniższy punkt rowu zlokalizowany jest w rejonie km 1+515 gdzie rów przydrożny włączony jest do istniejącego rowu biegnącego poprzecznie do jezdni. W miejscu skrzyżowań lub zjazdów na rowie zabudowane zostaną przepusty betonowe.

Rowy na przeważającej części przebudowywanego odcinka drogi zostaną wykonane jako trawiaste – będą posiadały dno o szer. 0,5 m i skarpy o nachyleniu 1:1,5. W miejscach gdzie nie będzie możliwości wykonania skarpy o nachyleniu 1:1,5 wykonane zostaną skarpy o nachyleniu 1:1. Skarpy zostaną umocnione płytami ażurowymi ułożonymi na podsypce cem.- piaskowej lub kamieniem (granitem lub otoczkami ułożonymi na betonie). Dno zostanie umocnione kamieniem ułożonym na betonie lub płytami ażurowymi ułożonymi na podsypce piaskowej. Rozwiązanie to umożliwi migrację drobnej fauny.

W miejscu lokalizacji zjazdów indywidualnych lub publicznych zlokalizowanych na długości rowu zabudowane zostaną przepusty. Przepusty zostaną wykonane z rur żelbetowych o średnicach $\varnothing 400$ mm lub $\varnothing 500$ mm. Wloty i wyloty przepustów zostaną umocnione kamieniami ułożonymi na betonie i podsypce piaskowej.

- **Wykonanie drenażu** – Po lewej stronie jezdni, w miejscu likwidowanego rowu i podnóża powstałych skarpy wykonany zostanie drenaż francuski. Dren stanowiło będzie kruszywo owinięte w geowłókninę. Wewnątrz dodatkowo ułożona rura perforowana o średnicy $\varnothing 110-125$. Dren francuski będzie posiadał wymiary 0,4m x 0,6 m. Zostanie włączony do projektowanej kanalizacji deszczowej. Drenaż wykonany zostanie na odcinkach od km 0+160 do km 1+260, od km 1+410 do km 1+510 oraz od km 1+520 do km 1+755.

- **Budowę kanału technologicznego** – Po prawej stronie jezdni, w poboczu, chodniku lub za chodnikiem i ścieżką rowerową wykonany zostanie kanał technologiczny w postaci kanalizacji kablowej projektowanej w zależności od lokalizacji w 2-ch typach profili: Profilu KTU i Profilu KTp.

Projektowane kanały zostaną połączone w projektowanych studniach typu SKR-2.

Kanał technologiczny zostanie wykonany na odcinku od km 0+20 do km 1+980.

- **Zabezpieczenie kolidujących sieci uzbrojenia terenu** – istniejące uzbrojenie terenu np. kable energetyczne i teletechniczne przebiegające pod zjazdami i skrzyżowaniami zostaną zabezpieczone poprzez założenie rur osłonowych.

- **Przebudowę przepustu pod drogą** – istniejący przepust zabudowany na rowie melioracyjnym przecinającym przebudowywaną drogę w km 1+515 zostanie przebudowany. Obecnie na rowie zabudowany jest przepust betonowy na $\varnothing 800$ mm. Ze względu na budowę ciągu pieszo – rowerowego po lewej stronie jezdni przepust zostanie wydłużony, a jego wlot zostanie umocniony ścianką czołową. Zgodnie z pismem Gminne Spółki Wodnej w Sośnicowicach uwzględnione zostaną wody spływające do rowu i płynące przepustem. W przypadku takiej konieczności średnica przepustu zostanie zwiększona.

III Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

Powierzchnia nieruchomości, na której planowane jest przedsięwzięcie wynosi ok. 37 053 m². Istniejące obiekty budowlane zajmują powierzchnię ok. 16 047 m². Planowane obiekty budowlane będą zajmować powierzchnię ok. 30 864 m².

Obecnie na terenie planowanej inwestycji znajduje się droga powiatowa Nr 2916S. Droga przebiega w terenie zabudowanym i niezabudowanym. Stan techniczny nawierzchni na odcinku przewidzianym do przebudowy jest niezadawalający, częściowo zły. W sąsiedztwie jezdni, po obu stronach zlokalizowane są pobocza gruntowe. Za poboczami odcinkowo bieżą rowy przydrożne. W ciągu ul. Smolnickiej znajdują się skrzyżowania z drogami gminnymi, zjazdy na drogi wewnętrzne i ciągi pieszo-jezdne oraz 2 przystanki autobusowe. W ciągu drogi powiatowej Nr 2916S znajdują się zjazdy indywidualne do posesji prywatnych i publiczne do firm handlowych i transportowych oraz do Ochotniczej Straży Pożarnej. Zlokalizowane są także słupy energetyczne linii napowietrznej wraz z oświetleniem. Teren uzbrojony jest w sieć wodociągową, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć energetyczną napowietrzną i kablową, sieć teletechniczną kablową oraz sieć gazową.

Na terenie inwestycji znajduje się zieleń w postaci drzew, krzewów oraz trawy porastającej pobocza i rowy. W ramach planowanego przedsięwzięcia konieczna jest wycinka kolidujących drzew. Planowana jest wycinka około 35 drzew liściastych.

Rodzaj technologii

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować prace budowlane polegające na: robotach ziemnych (mechanicznie), robotach rozbiórkowych istniejących warstw konstrukcyjnych elementów drogi (mechanicznie i ręcznie), budowie kanalizacji deszczowej i kanału technologicznego (mechanicznie i ręcznie), wykonaniu warstw konstrukcyjnych podbudowy z mieszanki niezwiązanej (kruszywa) z zagęszczeniem mechanicznym (mechanicznie i ręcznie), ułożeniu nawierzchni z betonu asfaltowego – jezdni, zjazdy na drogi gminne, wewnętrzne, ścieżka rowerowa (mechanicznie), ułożeniu nawierzchni z kostki betonowej – chodnik i zjazdy (ręcznie) oraz wyłożeniu pobocza nawierzchnią z tłuczni kamiennego.

Większość robót będzie wykonywana mechanicznie z użyciem ciężkiego sprzętu. Część prac zostanie wykonana ręcznie. Transport maszyn i materiałów będzie odbywał się po istniejących drogach.

IV. Oddziaływanie na środowisko

1 Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Na etapie realizacji przedsięwzięcia szacunkowe zapotrzebowanie na surowce i materiały wynosi:

- woda – ok. 1500 m³
- piasek – ok. 3000 t
- tłuczeń – ok. 5000 t
- beton asfaltowy – ok. 3700 t
- prefabrykaty betonowe – ok. 1200 t
- paliwo płynne – ok. 2500 l

Na etapie eksploatacji nie będzie wymagane korzystanie z wymienionych surowców i materiałów.

Tabelaryczne zestawienie projektowanych elementów

| Projektowany element | Powierzchnia | Aktualna sytuacja terenowa | Przekształcenia terenu i działania konieczne do wykonania elementu |
|--|---|---|--|
| Jezdnia drogi powiatowej | 12695,7 m ² | Jezdnia drogi powiatowej, pobocze, jedno drzewo (w rejonie projektowanej bramy wjazdowej) | Brak znacznych przekształceń Zmiana zajętości terenu w miejscu wykonania bramy wjazdowej, wycinka drzewa (w rejonie bramy wjazdowej) [konieczność zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom drogi i wymuszenie zmniejszenia prędkości poprzez budowę bramy wjazdowej] |
| Prawa strona jezdni | | | |
| Pobocze utwardzone kruszywem | 1504,8 m ² | Pobocze utwardzone lub gruntowe, zielen wysoka | Utwardzenie terenu |
| Chodnik, ścieżka rowerowa | 363,6 m ² 308,6 m ² | Pobocze utwardzone lub gruntowe, zielen wysoka | Utwardzenie terenu, wycinka drzew [kolizja z chodnikiem lub ścieżką, brak miejsca dla wykonania ciągów komunikacyjnych i zachowania drzew] |
| Kanał technologiczny | 1389,5 m ² | Pobocze utwardzone lub gruntowe | Wycinka drzew [podczas budowy kanału bez wycinki najprawdopodobniej uszkodzone zostałyby systemy korzeniowe] |
| Lewa strona jezdni | | | |
| Chodnik, ścieżka rowerowa, ciąg pieszo-rowerowy, kanalizacja deszczowa | 346,8 m ² 1720,3 m ² 2488,1 m ² 1899,5 m ² | Pobocze utwardzone lub gruntowe, rów przydrożny, zielen wysoka | Likwidacja rowu, wykonanie nasypów, wycinka drzew [kolizja z chodnikiem, ścieżką lub ciągiem pieszo-rowerowym, brak miejsca dla wykonania ciągów komunikacyjnych i zachowania drzew, konieczność wykonania ciągów pieszych i rowerowych w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów] |

Emisja zanieczyszczeń

Podczas fazy realizacji przedsięwzięcia źródłem zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego będzie praca silników maszyn, urządzeń budowlanych oraz samochodów transportowych. Do powietrza z tych źródeł będą emitowane zanieczyszczenia gazowe pochodzące z układów wydechowych silników spalinowych, emisje substancji ropopochodnych przedostające się z nieszczelnych układów paliwowych czy smarowniczych.

Po zakończeniu robót emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie zależała od natężenia ruchu. Natężenie określa się jako niewielkie – ok. 900 pojazdów/dobę. Nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń w powietrzu.

Emisja ścieków

Na etapie realizacji powstawać będą ścieki socjalno-bytowe. Źródła ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych zawiesin oraz substancji ropopochodnych w ściekach odprowadzanych z drogi.

Emisja hałas

W czasie realizacji inwestycji źródłem hałasu będzie ciężki sprzęt budowlany (walce wibracyjne, płyty wibracyjne, ubijaki wibracyjne, spycharki gąsienicowe, ładowarki gąsienicowe, koparko-ładowarki gąsienicowe, spycharki kołowe, ładowarki kołowe, koparko-ładowarki kołowe, wywrotki, równiarki, walce niewibracyjne, maszyny do wykańczania nawierzchni, koparki). Poziom natężenia hałasu podczas pracy tego typu sprzętu kształtuje się na poziomie 85÷110 dB w odległości 1-2 m od maszyny. Na etapie budowy może czasowo pogorszyć się klimat akustyczny. Będzie to miało charakter lokalny, przejściowy, prace będą prowadzone tylko w porze dziennej.

Przewidywana jest także emisja drgań mechanicznych.

Na etapie eksploatacji emisja hałasu będzie zależna od natężenia ruchu drogowego i stanu drogi. Ze względu na niski prognozowany średni dobowy ruch (ok. 900 pojazdów/dobę) nie przewiduje się zwiększenia poziomu natężenia hałasu. Dopuszczalny poziom hałasu dla tego terenu (56 dB) będzie dotrzymany.

Możliwe oddziaływanie na obszary podlegające ochronie

Planowane przedsięwzięcie od południowo-zachodniej strony graniczy z otuliną Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich. W rejonie planowanej inwestycji tj. w istniejącym pasie drogowym nie zidentyfikowano cennych siedlisk przyrodniczych, gatunków chronionych roślin, grzybów i zwierząt. Na terenie przewidzianym pod budowę ścieżki rowerowej, ciągu pieszo- rowerowego, chodnika i kanalizacji deszczowej występuje zieleń wysoka (drzewa) przewidziana do zachowania i wycinki. Podczas przeprowadzania inwentaryzacji drzew przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono obecności chronionej fauny, nie zaobserwowano dziupli i gniazd. W czasie realizacji inwestycji zalecono przeprowadzenie wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków lub po kontroli wykonanej przez nadzór ornitologiczny, pod kątem występowania siedlisk gatunków zwierząt chronionych. W trakcie prowadzenia prac ziemnych w celu zminimalizowania wpływu robót budowlanych na drzewa, a zwłaszcza zagrożenia uszkodzenia mechanicznego korzenie będą zabezpieczone przed wysychaniem. Ograniczono również możliwość lokalizowania zapleczy budowy w rejonach drzew nie przeznaczonych do wycinki oraz gromadzenia materiałów budowlanych i ziemi powstałej z wykopów w obrębie rzutu korony drzew.

Na etapie realizacji planowana inwestycja poprzez czasowe zwiększenie poziomu hałasu i zapylenia może w niewielkim stopniu oddziaływać na teren otuliny parku przyległy do terenu przewidzianego pod realizację inwestycji. W czasie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na przyległe tereny chronione.

Projektowana inwestycja koliduje z rowem melioracyjnym administrowanym przez Gminną Spółkę Wodną Sośnicowice. Przewidywana jest przebudowa istniejącego przepustu zabudowanego na tym rowie. Przebudowa nie spowoduje przerwania ciągłości morfologicznej i ekologicznej rowu melioracyjnego. Ze względu na występowanie zbiorników wodnych oraz istniejący rów melioracyjny przewiduje się zastosowanie płotków herpetologicznych.

W rejonie inwestycji nie zlokalizowano cennych siedlisk przyrodniczych, gatunków chronionych roślin, grzybów i zwierząt a także nie zidentyfikowano obszarów bytowania i schronienia fauny.

Przez teren planowanego przedsięwzięcia przebiega korytarz ekologiczny ptaków „Zbiornik Dzierżno Duże – Zbiornik Rybnicki”. Inwestycja nie będzie powodowała ograniczenia funkcjonalności i drożności korytarza ekologicznego.

W terenie przewidzianym pod inwestycję oraz obszarze jej oddziaływania nie występują tereny podmokłe i o płytkim zaleganiu wód ani szuwały i roślinność nawodna.

Projektowana inwestycja nie narusza dziedzictwa przyrodniczego ani kulturowego, nie będzie powodowała zmiany stosunków wodnych ani nie spowoduje uszczuplenia zasobów przyrodniczych.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na lokalny charakter inwestycji nie występuje transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.