

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GPG.6220.5.2021 z dnia 21.06.2021r. – zgodnie z art. 84. ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2021 poz. 247).

Charakterystyka przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 3206 G Trzciano – Orkusz – Sypanica – Prabuty na odc. 3+629 - 11+529”, planowanego do realizacji na działkach nr: 21, 30 – obr. geod. Julianowo, 228 – obr. geod. Gonty, 173 – obr. geod. Sypanica, 9, 109/3, 104/7 – obr. geod. Orkusz.

Planowane przedsięwzięcie pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 3206G Trzciano – Orkusz – Sypanica – Prabuty na odc. 3+629 - 11+529” zostanie zrealizowane na działkach nr: 21, 30 – obr. geod. Julianowo, 228 – obr. geod. Gonty, 173 – obr. geod. Sypanica, 9, 109/3, 104/7 – obr. geod. Orkusz. Przedsięwzięcie realizowane będzie na odcinku drogi o długości 7,90 km, z wyłączeniem odcinka, zlokalizowanego na działce geodezyjnej nr 14 obręb geod. Julianowo.

Działki geodezyjne oznaczone nr 21, 30 – obr. geod. Julianowo, 228 – obr. geod. Gonty, 109/3, 104/7 – obr. geod. Orkusz znajdują się w obszarze, dla którego nie ma sporządzonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Część działki nr 173 – obr. geod. Sypanica oraz działka nr 9 – obr. geod. Orkusz leżą na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonego uchwałą Rady Miejskiej w Prabutach Nr XXVII/187/97 z dnia 25.10.1997r. W/w działki leżą w terenie oznaczonym symbolem DW, opisanym jako droga wojewódzka. Pozostała część działki znajduje się w obszarze, dla którego nie ma sporządzonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowana przebudowa drogi realizowana będzie w graniach istniejącego pasa drogowego. Przebudowa realizowana będzie poprzez naprawę nawierzchni poprzez wzmocnienie podłoża w miejscach występowania przełomów oraz pasów krawędziowych, wyrównanie istniejącej nawierzchni masą bitumiczną, rozłożenie geosiatki wzmacniającej podłoże, ułożenie warstwy z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie, wykonanie warstwy ścieralnej na gorąco. Na pozostałych odcinkach zakłada się ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie oraz warstwy ścieralnej na gorąco. Na odcinkach, gdzie będzie konieczne wykonanie poszerzenia nawierzchni do normatywnej, zostanie wykonane dodatkowo wzmocnienie podłoża kruszywem o odpowiedniej granulacji. Szerokość nawierzchni będzie wynosić 5,50 m. W przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może zostać zmniejszona o 0,25 m, tj. szerokość nawierzchni będzie wynosić 5,00 m. Pobocza zostaną utwardzone kruszywem naturalnym o ciągłym uziarnieniu, kruszywem, kruszywem łamanym, lub destruktem bitumicznym z nadaniem spadku poprzecznego w granicach 6-8 %.

W miejscach planowanych przystanków zostaną wykonane zatoki autobusowe i /lub perony, służące obsłudze pasażerów komunikacji zbiorowej. Zgodnie z potrzebami zostaną także wykonane nowe odcinki chodników. Przewiduje się kompleksową poprawę warunków odwodnienia, poprzez odtworzenie trawiastych rowów drogowych, co zapobiegnie degradacji nawierzchni drogi w dłuższym okresie eksploatacji. Planuje się budowę kanału technologicznego w pasie drogowym. Konieczne jest również wykonanie odmulenia rowów wzdłuż drogi, ścinka zawyżonych poboczy oraz wymiana tych przepustów zlokalizowanych pod jezdnią, które będą tego wymagały.

Na zjazdach na drogi utwardzone i nieutwardzone ułożona zostanie nawierzchnia z betonu

asfaltowego dwuwarstwowo i jednowarstwowo na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub z kostki betonowej.

Projektuje się przebudowę istniejącego chodnika z kostki betonowej w m. Sypanica, dostosowując go do nowoprojektowanej nawierzchni jezdni. Zgodnie z potrzebami zostaną także wykonane nowe odcinki chodników tak w Sypanicy, jak i Orkuszu.

Całkowita powierzchnia istniejącego pasa drogowego wynosi: 12,3263 ha, w tym powierzchnia: bitumicznych dróg – 3,95 ha, brukowanych chodników i miejsc postojowych – 0,05 ha, powierzchni zielonych – 8,3263 ha.

Droga w obrębie której planowana jest przebudowa przebiega głównie przez obszar o charakterze rolniczym z dwoma wsiami – Sypanica i Orkusz. Znajduje się tu niska zabudowa jednorodzinna siedliskowa oraz gospodarstwa rolne, a także obiekty drobnych usług i handlu.

Wnioskodawca rozpatrywał w karcie informacyjnej przedsięwzięcia następujące warianty realizacji przedsięwzięcia. Nie zakładały one zmiany lokalizacji istniejącej drogi.

Wariant I zakłada pozostawienie ciągu jezdni i ciągów pieszych w niezmienionym stanie. Na całej nawierzchni wzdłuż drogi pozostaną nierówności podłużne i poprzeczne, krawędź nawierzchni po obu stronach drogi uszkodzona z licznymi ubytkami, część ruchu pojazdów będzie się odbywać po gruntowym poboczu.

W wariantcie II przyjętym do realizacji zakłada się naprawę nawierzchni poprzez wzmocnienie podłoża w miejscach występowania przełomów oraz pasów krawędziowych, wyrównanie istniejącej nawierzchni masą bitumiczną, rozłożenie geosiatki wzmacniającej podłoża, ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie, wykonanie warstwy ścieralnej na gorąco. Na pozostałych odcinkach zakłada się ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie oraz warstwy ścieralnej na gorąco. Na odcinkach, gdzie będzie konieczne wykonanie poszerzenia nawierzchni do normatywnej, zostanie wykonane dodatkowo wzmocnienie podłoża kruszywem o odpowiedniej granulacji. Szerokość nawierzchni będzie wynosić 5,50 m. W przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m, tj. szerokość nawierzchni będzie wynosić 5,00 m. Technologia kładzenia nawierzchni bitumicznej będzie typową dla drogi tej klasy. Przy kładzeniu nawierzchni najważniejszymi czynnikami są: odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalnej ilości, należyte określenie właściwości mieszanki i właściwe przygotowanie podłoża pod nawierzchnię. Technologia tych prac realizowana będzie odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu prac. W miejscach planowanych przystanków zostaną wykonane zatoki autobusowe i/lub perony, służące obsłudze pasażerów komunikacji zbiorowej. Zgodnie z potrzebami zostaną także wykonane nowe odcinki chodników. Wariant przewiduje kompleksową poprawę warunków odwodnienia, poprzez odtworzenie trawiastych rowów drogowych, co zapobiegnie degradacji nawierzchni drogi w dłuższym okresie eksploatacji. Planuje się budowę kanału technologicznego w pasie drogowym. Wariant nie przewiduje wycinki drzew.

Wariant III zakłada naprawę nawierzchni poprzez wzmocnienie podłoża w miejscach występowania przełomów oraz pasów krawędziowych, wyrównanie istniejącej nawierzchni masą bitumiczną, rozłożenie geosiatki wzmacniającej podłoża, ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie, wykonanie warstwy ścieralnej na gorąco. Na pozostałych odcinkach zakłada się ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na koleinowanie oraz warstwy ścieralnej na gorąco. Na odcinkach, gdzie będzie konieczne wykonanie poszerzenia nawierzchni do normatywnej, zostanie wykonane dodatkowo wzmocnienie podłoża kruszywem o odpowiedniej granulacji. Szerokość nawierzchni będzie wynosić 5,50 m. Technologia kładzenia nawierzchni bitumicznej będzie typową dla drogi tej klasy. Przy kładzeniu nawierzchni najważniejszymi czynnikami są: odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalnej ilości, należyte określenie właściwości mieszanki i właściwe

przygotowanie podłoża pod nawierzchnię. Wariant zakłada poszerzenie odcinka drogi z jednej strony, wraz z wycinką wszystkich drzew na całej długości. Poszerzenie jednostronne pozwoli na wykształtowanie dodatkowych poboczy wzdłuż całego odcinka drogi. W miejscach planowanych przystanków zostaną wykonane zatoki autobusowe i/lub perony, służące obsłudze pasażerów komunikacji zbiorowej. Zgodnie z potrzebami zostaną także wykonane nowe odcinki chodników. Planuje się budowę kanału technologicznego w pasie drogowym. Wariant przewiduje kompleksową poprawę warunków odwodnienia, poprzez odtworzenie trawiastych rowów drogowych, co zapobiegnie degradacji nawierzchni drogi w dłuższym okresie eksploatacji.

W przypadku pozostawienia ciągu jezdni zgodnie z wariantem I w niezmienionym stanie, droga nadal będzie narażona na szybką degradację nawierzchni, powiększanie się licznych spękań i ubytków, oraz pojawienie się skoleinowania. Sytuacja taka skutkować będzie pogarszaniem się spływu wód opadowych, powstawaniem zastoisk wody oraz pogarszaniem się warunków akustycznych otoczenia drogi. Z kolei brak przebudowy z wykorzystaniem nowych technologii i środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powodować będzie zwiększone ryzyko wypadków i awarii na drodze, w tym z udziałem zarówno pieszych, jak i rowerzystów.

Usytuowanie osi przebudowywanej drogi zakłada pełne wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego. Tam, gdzie będzie to możliwe, oś drogi pozostanie w niezmienionym przebiegu, a ewentualne zmiany będą niewielkie. W miejscach planowanych przystanków zostaną wykonane zatoki autobusowe i/lub perony, służące obsłudze pasażerów komunikacji zbiorowej. Zgodnie z potrzebami zostaną także wykonane nowe odcinki chodników. Planuje się budowę kanału technologicznego w pasie drogowym. Zmiana ta nie wymaga wycinki drzew przydrożnych. Z tego też powodu, jako najkorzystniejszy wskazuje się do realizacji wariant II przebudowy. Wariant ten przewiduje wykorzystanie istniejących warstw bitumicznych i warstw podbudowy. Zaletą tej technologii jest znaczne zmniejszenie wytworzonych odpadów. Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż wariant II jest również najkorzystniejszy dla środowiska.

Realizacja i funkcjonowanie przedsięwzięcia będzie wiązało się z zapotrzebowaniem na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię. Szacunkowe zużycie wody, surowców, innych materiałów, paliw oraz energii przedstawione zostało w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Woda zostanie wykorzystana do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji.

Wszelkie zużyte surowce będą wykorzystane, zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Szacunkowe zapotrzebowanie wyniesie:

- energia elektryczna 80 kWh/dobę
- woda 420 l/dobę
- paliwa 700 l/dobę

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego:

- maszyn do rozbiórki nawierzchni – frezarek,
- samochodów ciężarowych – do transportu materiałów, nie nadających się do ponownego wykorzystania, do transportu mas bitumicznych z wytwórni na miejsce wbudowania, oraz innych potrzebnych materiałów budowlanych,
- koparek i ładowarek – do wykonania rozbiórek nawierzchni w wyznaczonych w projekcie miejscach oraz do wykonania robót ziemnych,
- układarek mas bitumicznych,
- walców i zagęszczarek – do zagęszczania gruntów, podbudów, mas bitumicznych i nawierzchni chodników i zatok autobusowych.

Realizacja, funkcjonowanie i likwidacja przedsięwzięcia wiąże się z wprowadzaniem do środowiska substancji lub energii.

Emisja hałasu w trakcie realizacji zadania związana będzie głównie z pracą maszyn budowlanych. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie źródłem nadmiernego hałasu i może powodować lokalne uciążliwości w czasie trwania w/w przebudowy. W czasie budowy jedynie niektóre prace budowlane powodują emisję hałasu do środowiska, dlatego też mogące pojawić się uciążliwości w fazie budowy mają charakter chwilowy i nieciągły, ograniczony. Uciążliwości te mają niewielki zasięg. Prace drogowe na terenach oraz w pobliżu zabudowy mieszkalnej odbywać się będą wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00.

Emisja hałasu na etapie eksploatacji związana będzie między innymi z transportem drogowym. Zmiana nawierzchni drogi i wprowadzenie nawierzchni SMA zmniejszy oddziaływania akustyczne poruszających się pojazdów o około 2-3 dB. W fazie użytkowania natężenie hałasu na całym odcinku drogi wynosiło będzie dla pory dziennej: ok. 51,4 dB (A), dla pory nocnej: ok 44,3 DB (A).

W trakcie prac budowlanych oraz eksploatacji drogi emitowane będą również zanieczyszczenia pyłowo- gazowe do powietrza, pochodzące m.in. od pracującego na budowie sprzętu, ze spalania paliw w silnikach pojazdów korzystających z drogi.

Biorąc pod uwagę krótki prac budowlanych (przewidywany przyjęty okres realizacji inwestycji wynosi maksymalnie 2 miesiące) emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych nie będzie wyróżniana z tła – nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska.

Eksploatacja przebudowywanego, niewielkiego odcinka drogi będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzącej ze spalania paliw (benzyna, gaz, olej napędowy) w silnikach pojazdów korzystających z drogi. Podczas spalania paliw w pojazdach, do powietrza emitowane są następujące zanieczyszczenia: tlenek węgla, dwutlenek azotu, węglowodory, pył, dwutlenek siarki.

Na etapie budowy mogą powstawać zarówno odpady niebezpieczne, jak i odpady inne niż niebezpieczne, związane z pracami wykonywanymi przy realizacji budowy drogi, użytkowaniem sprzętu budowlanego, funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Ścieki socjalno- bytowe powstające w trakcie budowy będą wywożone poza teren inwestycji.

Eksploatacja przedmiotowej drogi będzie wiązała się z powstawaniem odpadów zaliczonych do grupy 20 03 03 – odpady z oczyszczania ulic i placów. Odpady te usuwane będą z miejsc powstawania przez służby komunalne zajmujące się utrzymaniem czystości na drogach. Na etapie eksploatacji wystąpić mogą również odpady kwalifikowane do grupy 20 01 03 – niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne oraz odpady pochodzące z drobnych, bieżących napraw jezdni (głównie po okresie zimowym), jako 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg.

Z treści karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w celu zminimalizowania uciążliwości mających lokalny, krótkotrwały i odwracalny zasięg uciążliwości dla środowiska na etapie realizacji eksploatacji przedsięwzięcia zostaną wprowadzone następujące rozwiązania:

- Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej;
- Ścieki socjalno- bytowe z terenów bazy ekipy budującej instalację, będą odbierane przez firmy zajmujące się wywozem nieczystości płynnych, posiadających stosowne zezwolenia;
- Odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- Przewożone w trakcie prac budowlanych sypkie materiały budowlane zabezpieczone będą przed pyleniem;
- Teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia

wtórnego pylenia;

- Plac budowy zostanie wyposażony w środki chemiczne neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych minimalizujących możliwość skażenia gruntu lub wód;
- Drzewa zostaną zabezpieczone przed mechanicznym uszkodzeniem;
- Na czas prowadzenia prac budowlanych warstwa gruntu czynnego biologicznie (humusu) zostanie złożona w hałdach, a po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu.

Szata roślinna w obrębie pasa drogowego i w najbliższym jego sąsiedztwie charakteryzuje się niewielkim zróżnicowaniem. Związane jest to przede wszystkim z przebiegiem na części odcinków drogi przez użytkowane agrocenozy, głównie pola uprawne oraz tereny osad ludzkich miejscowości Sypanica i Orkusz. Występująca roślinność ma charakter synantropijny, ruderalny ze znacznym udziałem roślin nitrofilnych oraz pospolitych gatunków segmentalnych. W związku z systematycznym koszeniem pasa drogowego oraz lokalizacją drogi częściowo w terenie zabudowanym, odrosty drzew i krzewów występują w bardzo ograniczonym zakresie. Wzdłuż drogi znajduje się drzewostan o charakterze alei z licznymi ubytkami. Cechą typową pozostałego odcinka drogi powiatowej nr 3206G jest zagospodarowanie zielenią wysoką o charakterze pojedynczych drzew. W składzie gatunkowym drzewostanu dominuje przede wszystkim lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), grab pospolity (*Carpinus betulus*), klon pospolity (*Acer platanoides*), wierzba biała (*Salix alba*). W ramach inwestycji nie planuje się wycinki drzew przydrożnych.

W miejscu planowanej inwestycji oraz obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji na środowisko nie stwierdzono gniazdowania, odpoczynku, żerowania oraz migracji ptaków. W obrębie planowanych prac budowlanych oraz potencjalnym obszarze oddziaływania nie stwierdzono także występowania płazów.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem sieci Natura 2000 są Mikołajki Pomorskie PLH220076, oddalony o ok. 4,4 km na północny wschód od planowanej inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie graniczy z Morawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz zlokalizowane jest na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierzgoń, w którym obowiązują przepisy Uchwały nr 259/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 lipca 2016r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (Dz. Urz. Woj. Pom. z 20167 r. , poz. 2942). Zgodnie z § 7 ust. 2 w/w uchwały zakaz, o których mowa w § 5 pkt. 2, a więc dotyczący realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie dotyczy realizacji przedsięwzięć potencjalnie mogących oddziaływać na środowisko, dla których organ ochrony środowiska twierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2020r. poz. 55) to oddalone o ok:

- 0,1 km na południe rezerwat przyrody „Jezioro Liwieniec”
- 1,7 km na południowy wschód Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Liwy.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie znajduje się w korytarzu Lasy Iławskie – Bory Tucholskie GKPn-14A. Ze względu na charakter i skalę inwestycji jej realizacja nie spowoduje przerwania ciągłości tego korytarza.

W zasięgu przedmiotowej inwestycji nie były i nie są realizowane przedsięwzięcia drogowe, które mogłyby powodować kumulowanie się oddziaływań.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważanej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j. Dz.U. z 2020r. poz. 1219).

Planowane do realizacji przedsięwzięcie położone jest w znacznych odległościach od granicy Polski.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w rejonie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych:

- Kod PLRWPLRW 200025522533 - Liwa od dopł. z jez. Burgale z dopł. z jez. Burgale do wypływu z jez. Liwieńiec. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (stan ekologiczny umiarkowany, stan chemiczny dobry). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny, oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych tj. przedłużenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych, termin osiągnięcia celów środowiskowych wskazano na 2027 rok. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018, poz. 1614), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru, przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza takimi obszarami.
- Kod PLRW20001752289 – Postolińska Struga. Stanowi ona naturalną część wód, nie jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (stan ekologiczny zły, stan chemiczny dobry). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych, termin osiągnięcia celów środowiskowych wskazano na 2021 rok. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2020, poz. 55 z póź. zm), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru, planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami chronionymi.
- Kod PLRW20001752256 – Dopływ z Laskowic. Stanowi ona naturalną część wód, nie jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako dobry (stan ekologiczny co najmniej dobry, stan chemiczny dobry). JCWP nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2020r., poz. 55 z póź. zm), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru, planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami chronionymi.

- podziemnych:

- Kod PLGW200030 - JCWPd – charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest również zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt. 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.