

Skarb Państwa
reprezentowany przez
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
w imieniu którego działa
Dyrektor Oddziału
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
w Bydgoszczy
ul. Fordońska 6
85-085 Bydgoszcz
którego Pełnomocnikiem jest:
Jarosław Matuszak
Prowadzący działalność gospodarczą:
Pracownia Projektowa PROJBU
Jarosław Matuszak
ul. Poznańska 36
88-100 Inowrocław

Nasz znak: 2017/W/0159/275/BCH

Inowrocław, 19.04.2017

Wójt Gminy Lubicz
Ul. Toruńska 21
87-162 Lubicz

W N I O S E K **O WYDANIE DECYZJI O** **ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

dla przedsięwzięcia polegającego na

Rozbudowa drogi krajowej nr 15 polegająca na wykonaniu chodnika w m. Rogówko od km ok. 248+100 do km ok. 249+350 - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie kujawsko-pomorskim na DK15 w m. Rogówko w ramach PBDK - Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych

realizowanego w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80 poz. 721 z późn. zm.)

.....
Podpis wnioskodawcy

Załączniki obowiązkowe:

- ~~1. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko) w trzech (3) egzemplarzach wraz z jego zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych;~~
- ~~2. karta informacyjna przedsięwzięcia (w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane) – sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 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 (Dz. U. z 2008 r., Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), – w jednym (1) egzemplarzach wraz z jego zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych;~~
- ~~3. poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;~~
- ~~4. wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku (dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska);~~
- ~~5. wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;~~
- ~~6. dowód uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości:
205 zł – za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia
47 zł – za dokument stwierdzający udzielenie pełnomocnictwa lub prokury.~~

Inne załączniki:

1. mapa do celów projektowych z zaznaczonym terenem na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
2. wykaz działek objętych zagospodarowaniem

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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 o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia (rodzaj przedsięwzięcia, rodzaj działalności związanej z przedsięwzięciem, parametry produkcji, długość dla inwestycji liniowych itp., opis terenów przyległych wraz z odniesieniem do najbliższej zabudowy mieszkaniowej)

W zakresie opracowania planuje się:

- Wykonanie chodnika dla pieszych po stronie lewej drogi krajowej w km od ok 248+100 do km ok 249+350 (*kilometracja nieznacznie może ulec zmianie z uwagi na konieczność dowiązania do istniejącego zagospodarowania*)
- Wykonanie chodnika dla pieszych po stronie prawej drogi krajowej w km od ok 248+100 do ok 248+435 (*kilometracja nieznacznie może ulec zmianie z uwagi na konieczność dowiązania do istniejącego zagospodarowania*)
- Wykonanie zatok autobusowych i peronów wraz z dojściami pieszymi i miejscem przeznaczonym na lokalizację wiat przystankowych
- Korektę łuków na skrzyżowanie DK15 z DP2010C w m. Rogówko
- Wykonanie przejścia dla pieszych przez DK15 i DP2010C w rejonie skrzyżowanie dróg
- wykonanie przebudowy istniejących zjazdów na odcinku objętym opracowaniem,
- w zakresie istniejącej infrastruktury elektrycznej i teletechnicznej należy dokonać niezbędnego zabezpieczenia istniejących przewodów celem zabezpieczenia przed negatywnym wpływem pojazdów
- w zakresie branży elektrycznej – przewidziano do wykonania oświetlenie przejść dla pieszych na warunkach gestora sieci i w uzgodnieniu z zamawiającym/inwestorem
- wycinkę kolidującego zadrzewienie
- dla zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanych elementów wykonanie wpustów deszczowych z przykanalikami do rowów chłonno-odparowujących

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną (powierzchnie i wykorzystanie terenu istniejące oraz planowane)

Projektowane zagospodarowanie:

Chodniki z peronami i miejscami na wiaty: do 3500 m²

Zatoki autobusowe: do 700 m²

Zjazdy: do 1000 m²

Pozostałe elementy utwardzone: do 250 m²

3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia)

W zakresie rozwiązań konstrukcyjnych planuje się:

- Konstrukcja zatok autobusowych
 - warstwa ścieralna z kostki kamiennej
 - podsypka
 - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego lub z betonu
- Zjazdy planuje się wykonać o konstrukcji:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego lub kostki betonowej (dopuszcza się kruszywo łamane)
 - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego lub z betonu
- Chodnik
 - warstwa ścieralna z kostki betonowej
 - podsypka cem-piasek
 - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego lub z betonu

4. **Ewentualne warianty przedsięwzięcia**, (przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego) z uwzględnieniem tzw. *wariantu zero*, polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia

Wariant „zero”

Rezygnacja z inwestycji – pozostawienie stanu istniejącego

Zalety:

- brak konieczności poszerzenia pasa drogowego

Wady:

- Brak wydzielonych ciągów pieszych negatywnie wpływa na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu w ciągu drogi powiatowej

Wariant realizowany – nr 1

Wykonanie chodnika jako odsuniętego od jezdni oddzielonego rowem drogowym

Zalety:

- większy poziom bezpieczeństwa uczestników niechronionych poprzez odsunięcie ciągu od krawędzi jezdni
- Zapewnienie właściwego odwodnienia jezdni i chodnika do istniejącego rowu przydrożnego
- Realizacja zatok autobusowych wpłynie pozytywnie na możliwość wymiany pasażerów poza jezdnią drogi krajowej co pozwoli na nietamowanie ruchu na jezdni

Wady:

- Konieczność podziału nieruchomości i wykupu gruntów prywatnych

Wariant alternatywny – nr 2

Wykonanie ciągu pieszo-rowerowego jako przyległego do jezdni

Zalety:

- mniejsza zajętość terenu w stosunku do wariantu 1

Wady:

- mniejszy poziom bezpieczeństwa osób niechronionych niż w przypadku odsunięcia od krawędzi jezdni
- Konieczność wykonania barier ochraniających pieszych
- Konieczność odwodnienia jezdni poprzez wykonanie ścieków i kratek ściekowych co generuje wyższe koszty realizacji inwestycji

Wniosek:

Z uwagi na cel rozbudowy mający za zadanie głównie zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa uczestników niechronionych (piesi) oraz zapewnienie właściwego odwodnienia istniejącej jezdni i projektowanego chodnika do realizacji wybrano wariant 1 – przedstawiony na załącznikach graficznych

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Jako fazę realizacji przyjęto 75 dni roboczych

Woda:

W czasie budowy woda używana będzie w procesach technologicznych pielęgnacji betonu, czyszczenie sprzętu budowlanego oraz w celach socjalnych. Przewidywane przybliżone zużycie wody 0,5m³/dobę – 0,5 x 75 ≈ 37,5 m³.

Energia elektryczna:

Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w czasie budowy, głównie do oświetlenia i spawarek elektrycznych. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie energii elektrycznej: 10kWh/dzień – 10 x 75 ≈ 750 kWh.

GAZ:

Zapotrzebowanie na gaz przewiduje się w czasie spawania elementów stalowych ogrzewania barakowozów. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie gazu: 30m³/miesiąc – 30 x 3 ≈ 90 m³.

Surowce i materiały:

Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców mineralnych, takich jak: piasek, kruszywo, cementu, betonu. Przewidywana ilość kruszywa będzie wynosić do 1500m³.

Paliwa:

Tankowanie odbywało się będzie poza obszarem budowy na bazach transportowo-sprzętowych.

Przewidywana przybliżona ilość zużytego podczas realizacji budowy paliwa:

- koparko-ładowarka – 9l/roboczegodzinę x 8h/dzień x 75 (dni) x 3 (sztuk) ≈ 16 200 litrów.
- pojazdy ciężarowe – 30l/dzień x 75 (dni) x 3 (sztuk) ≈ 6 750 litrów.
- pojazdy transportujące pracowników – 10l/dzień x 75 (dni) x 1 (sztuk) ≈ 750 litrów.
- urządzenia i maszyny (piła, agregaty) – 2l/dzień x 75 (dni) x 3 (sztuk) ≈ 450 litrów.
- walec – 12l/roboczegodzinę x 8h/dzień x 30 (dni) x 1 (sztuk) ≈ 4 800 litrów.

Suma paliwa ~ 28 950 Litrów

Powyższe ilości należy uznać za szacunkowe, pośrednio zależne od przyszłego Wykonawcy robót m.in. od sprzętu technicznego, jakiego będzie używał i czasu trwania pracy wciągu dnia).

6. Rozwiązania chroniące środowisko

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi okresowe zwiększenie emisji spalin, z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pylenie z terenów objętych pracami demontażowymi i budowlanymi. Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości – etap realizacji będzie trwał ok. 150 dni. W celu ograniczenia emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi:

- zaplecze budowy będzie zlokalizowane min 100 m od zabudowy mieszkaniowej,
- transport materiałów sypkich będzie odbywał się w opakowaniach lub pojazdami do tego przystosowanymi, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym – wyposażonymi w opończa,
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 30km/h,
- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy wykorzystujących w większości projektowany ślad drogi,
- utrzymanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie poprzez zraszanie ich beczkowozami w dni suche oraz czyszczenie z błota i ziemi,
- stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje przygotowania materiału na terenie budowy np. betonu,
- materiały sypkie wykorzystywane do budowy, odpady powstałe w czasie prac oraz urobek związany z wykopami pod korytarz drogi będą zabezpieczone materiałami nieprzepuszczalnymi (folią) na miejscach magazynowania, co ograniczy pylenie do powietrza atmosferycznego,
- Wykonawca robót bierze odpowiedzialność za wykorzystanie maszyn oraz urządzeń do realizacji inwestycji z właściwie wyregulowanymi silnikami spalinowymi, ograniczającym emisję zanieczyszczeń do powietrza.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym związane z

a) emisją do powietrza:

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- pył przy pracach budowlanych,
- wtórne pylenie, szczególnie w suche dni, wynikające z użycia materiałów budowlanych o tendencji do pylenia oraz z ruchem sprzętu po nawierzchni,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotworcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

Najbardziej istotne jest zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z maszyn drogowych i środków transportu, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie. Uszczegóławiając źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą samochody dowożące pracowników, pojazdy dowożące materiał, pojazdy specjalistyczne (koparko-ładowarka, walec), oraz sprzęt wykorzystywany na etapie realizacji (piła spalinowa, agregaty prądotwórcze, spawarki gazowe). Emisja ta będzie miała charakter emisji niezorganizowanej typu niskiego. Emisja będzie najbardziej odczuwalna w najbliższej odległości od źródła a jej wielkość maleć będzie wraz ze wzrostem odległości od niej. W wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych do środowiska dostają się zanieczyszczenia gazowe głównie: tlenki azotu (największy udział NO₂), tlenki siarki (największy udział SO₂), tlenek węgla (CO), benzen oraz zanieczyszczenia pyłowe pochodzące ze

ścierania się układów hamulcowych oraz powierzchni po której pojazdy się poruszają (największy udział PM10). Określenie wielkości stężeń zanieczyszczeń emitowanych przez w/w źródła jest trudne ponieważ ma na nią wpływ: długość odcinka po którym się poruszają pojazdy, dokładna ilość pojazdów, stan nawierzchni, warunki meteorologiczne, jakość spalanego paliwa. Żadna z tych wielkości na chwilę obecną nie może być precyzyjnie określona. Decydować będzie o tym Wykonawca.

b) emisją hałasu:

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe, związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Poziomy mocy akustycznej poszczególnych maszyn wahają się od 70 do 110dB. Uciążliwość akustyczna zależy jest od oddalenia terenów mieszkalnych od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ze względu na to, iż na obecnym etapie projektowania brak jest szczegółowego wykazu urządzeń pracujących przy budowie, czasu ich pracy, postępowania frontu robót nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu inwestycji w fazie realizacji na klimat akustyczny otoczenia. W obszarze inwestycji występuje zabudowa mieszkaniowa, która będzie narażona na oddziaływanie hałasu pochodzącego z maszyn, urządzeń i pojazdów. Najbliższy budynek w stosunku do inwestycji znajduje się w odległości ok. 15 m. Największe zjawiska hałasowe wystąpią przy pracach związanych z rozbiórką i utwardzaniem konstrukcji drogowej z uwagi na koncentrację większej ilości maszyn i urządzeń. Hałas wszystkich prac budowlanych będzie hałasem okresowym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zaniknie bezpośrednio po zakończeniu robót). Hałas nie będzie oddziałował na zabudowania w porze nocnej, ponieważ prace będą prowadzone jedynie w ciągu dnia.

c) odprowadzaniem ścieków socjalno-bytowych i przemysłowych :

Ilość wykorzystanej wody oraz energii na etapie realizacji inwestycji zależy od wykonawcy wyłonionego w przetargu. Na etapie realizacji inwestycji woda będzie wykorzystywana do przygotowania mieszanek do budowy oraz w celach socjalno-bytowych. Teren budowy będzie wyposażony w system odbioru i odprowadzenia ścieków bytowych do szczelnych bezodpływowych odbiorników a napnie odbiorniki zostaną przekazane do stosowych podmiotów posiadających odpowiednie zezwolenia na ich dalsze gospodarowanie. Etap eksploatacji drogi nie wymaga wykorzystania wody oraz energii.

d) odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych:

Wody prowadzące zanieczyszczenia zmywane wraz z deszczem z jezdni i wprowadzane drogą zastosowanych odwodnień do wód lub ziemi, zgodnie z z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego [Dz. U. 2014 poz. 1800 ze zm.], muszą być o stężeniu zanieczyszczeń mniejszym lub równym wartościom dopuszczalnym. Obliczenia przy zakładanym ruchu nie wykazały przekroczenia wartości stężeń zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych – stężenia mają niskie wartości. Wykonane obliczenia odnoszą się do substancji ekstrahujących, gdyż nie ma możliwości obliczenia bezpośrednio ze wzoru węglowodorów ropopochodnych. Obliczeń można dokonać jedynie na podstawie odniesienia, gdyż węglowodory ropopochodne stanowią tylko niewielką część substancji ekstrahujących. Na tej podstawie stwierdza się, iż brak przekroczenia substancji ekstrahujących w stosunku do wartości

normatywnych w rozporządzeniu w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego [Dz. U. Nr 137 poz. 984 z późn. zm.], określa brak możliwości przekroczenia dopuszczalnych stężeń przez węglowodory ropopochodne. Odwodnienie przedmiotowej inwestycji będzie realizowane poprzez spadki oraz trawiaste muldy, które będą odprowadzać ścieki odpadowe i roztopowe do odbiorników. Z uwagi na niskie stężenia zanieczyszczeń nie przewiduje się stosowania urządzeń podczyszczających.

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji będzie osiągnięte poprzez poniżej wymienione działania:

- odpowiednią lokalizację i organizację zaplecza budowy przez Wykonawcę. Nie będą one zlokalizowane w sąsiedztwie cieków - bezpieczny bufor odległości wynosi 50 m,
- prace na ciekach nie są w zakresie realizacji przedsięwzięcia, dlatego nie przewiduje się zabiegów ochronnych,
- miejsca na substancje niebezpieczne (farby, rozpuszczalniki, izolacje) będą znajdowały się w wydzielonym miejscu na placu budowy. Miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (wylewka, lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny) zabezpieczające w czasie niekontrolowanego rozlewu przed przeniknięciem tych substancji do środowiska gruntowo wodnego, zadaszenie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi (temperaturą i deszczem). Pomieszczenie to będzie zamknięte przed dostępem osób nieuprawnionych. W pobliżu tego miejsca będzie znajdować się apteczka ekologiczna z sorbentem, który zneutralizuje substancję rozlaną na grunt uniemożliwiając przedostanie się jej do wód powierzchniowych i podziemnych. Apteczka ekologiczna musi także posiadać rękawy sorpcyjne, które w trakcie prac na obiekcie będą rozciągnięte na szerokości koryta od dolnej wody, co zabezpieczy w trakcie wystąpienia niekontrolowanego rozlewu.
- plac budowy będzie posiadać utwardzone miejsca (np. z płyt betonowych) przeznaczone do tankowania maszyn i sprzętu,
- odpady i materiały będą magazynowane na placu budowy w sposób posortowany, do gromadzenia wykorzystane będą kontenery metalowe lub część terenu wyraźnie oznakowana, sypkie materiały (np. piasek) i odpady (np. ziemia) będą przykryte materiałem np. folią, co zabezpieczy przed rozdmuchiwaniami przez wiatr za pośrednictwem, którego mogłyby przedostawać się do wód powierzchniowych oraz wymywanie przez wody opadowe,
- Wykonawca będzie odpowiedzialny za dysponowanie odpowiednim sprzętem budowlanym o szczelnych układach napędowych i hydraulicznych,
- Wykonawca wyposaży zaplecza budowy w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe zostaną odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty a następnie transportowana do najbliższej oczyszczalni ścieków,
- odpowiednią organizację robot, w szczególności robot makroniwelacyjnych, kolejności wykonania wykopów wraz z ich odpowiednim zabezpieczeniem dotyczącym wód gruntowych i podsiąkowych. Wody w wykopach będą odpompowywane do beczkowni a jej nieznaczne ilości niezanieczyszczone będą odpompowywane na teren sąsiedni.

e) gospodarką odpadami:

Odpady powstałe w trakcie budowy (głównie z rozbiórek) będą gromadzone selektywnie w odpowiednich kontenerach. Wykonawca zapewni ich transport odpowiednimi pojazdami do zakładu utylizacji odpadów, posiadającego (wymagane przepisami) uprawnienia.

Przewidywany rodzaj odpadów (wg katalogu odpadów):

- 17 01 81 - Odpady z remontów i przebudowy dróg
- 01 01 - Odpady betonu, gruz betonowy z rozbiórek i remontów
- 5 04 - Gleba i ziemia, w tym kamienie
- 3 01 - Asphalt zawierający smołę

W miarę możliwości planuje się wykorzystanie niektórych materiałów z rozbiórki do ponownego wbudowania.

Produkty zawierające asfalt po rozbiórce będą wywożone i przetwarzane w specjalistycznej instalacji, co umożliwi ich powtórne wykorzystanie.

8 Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Inwestycja jest zlokalizowana na terenach położonych w odległości ok. 400km granicy państwa. Prognozowane oddziaływanie przedsięwzięcia nie przekroczy tej odległości, a będzie znacznie bliższe – praktycznie obejmie teren inwestycji. Nie przewiduje się, więc wystąpienia transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

9 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia,

Z analizy rozmieszczenia obszarów Natura 2000, w nawiązaniu do zapisów Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, oraz Dyrektywy Rady 2009/147/WE z 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa wynika, że teren planowanej inwestycji nie wchodzi w kolizję z obszarem Sieci Natura 2000.

10 Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Planowana inwestycja niezwiązana jest z budową drogi z zakresu transeuropejskiej sieci drogowej z uwagi, na co inwestycja nie będzie miała wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na tej sieci.

.....
Podpis wnioskodawcy