

PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

CZĘŚĆ OPISOWO-INFORMACYJNA



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO



UNIA EUROPEJSKA

Nazwa zadania	Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434
Adres obiektu	Województwo: wielkopolskie powiat: gostyński gmina Gostyń, gmina Piaski
Zakres robót budowlanych/ kod CPV:	Kody CPV, nazwy robót i usług 45100000-8 Przygotowanie terenu pod inwestycję 45110000-1 Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych, roboty ziemne 45111200-0 Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne 45200000-9 Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej 45220000-5 Roboty inżynieryjne i budowlane 45221000-2 Roboty budowlane w zakresie budowy mostów i tuneli, szymbów i kolei podziemnej 45233000-9 Prace budowlane, fundamentowanie oraz powierzchniowe autostrad, dróg 45230000-8 Roboty budowlane dotyczące budowy rurociągów, ciągów komunikacyjnych i energetycznych do autostrad, dróg, lotnisk, kolei oraz wyrównywanie terenu 45231000-5 Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, ciągów komunikacyjnych i linii energetycznych 45340000-2 Instalowanie systemów oświetleniowych i sygnalizacyjnych 71320000-7 Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania
Zamawiający	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich ul. Wilczak 51 61-623 Poznań
Opracował	Pracownia Projektowa ARCHIDROG ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań



**AUTOR OPRACOWANIA:**

1. Nazwisko i imię autora	mgr inż. Witold Orczyński
2. Nazwa firmy	Pracownia Projektowa ARCHIDROG
3. Adres	ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań
4. Telefon kontaktowy	61 662 60 98
5. Adres e-mail	pracownia@archidrog.pl

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU	7
FUNKcjONALNO-UŻYTKOWEGO	7
1. OPIS OGÓLNY.....	9
1.1. Lokalizacja	9
1.2. Orientacja na mapie województwa	9
1.3. Plan orientacyjny.....	10
1.4. Opis ogólny przedmiotu zamówienia	10
1.5. Zakres przedmiotu zamówienia	10
1.6. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia	15
2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	26
2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych	26
2.2. Wymagania techniczne	26
2.3. Wymagania materiałowe	45
2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty	45
2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy.....	45
2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót	46
2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych.....	47
II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKcjONALNO-UŻYTKOWEGO	51
1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.	53
2. Oświadczenie Zamawiającego, stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.	53
3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.	53
4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego:.....	56
Załącznik nr 1: Wykaz cen	
Załącznik nr 2: Decyzje środowiskowe	
Załącznik nr 3: Projekt Konceptyjny wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia dla budowy obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 4: Specyfikacje na projektowanie – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 5: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych D-M.00.00.00 I ROBOTY DROGOWE – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 6: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych ROBOTY MOSTOWE – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 7: Mapa zasadnicza - wersja elektroniczna	

Projekt koncepcyjny (załącznik nr 3) stanowiący materiał wyjściowy i pomocniczy do opracowania przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej, należy traktować poglądowo.

I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

1. OPIS OGÓLNY

1.1. Lokalizacja

Przedmiotem zamówienia określonym w niniejszym PFU jest:

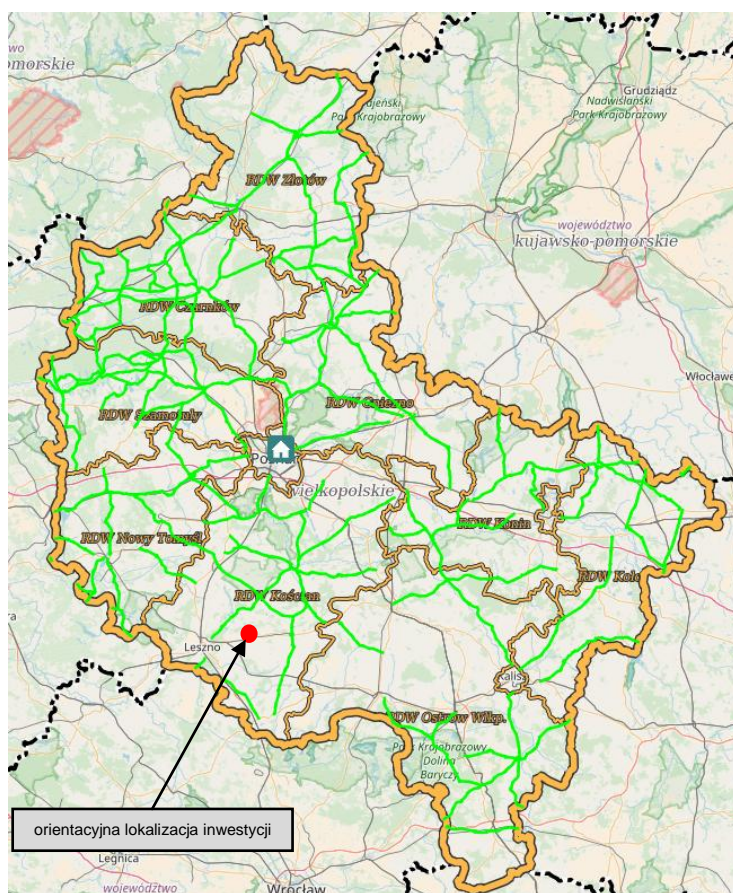
- budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo – Kostrzyń – Śrem - Kunowo – Gostyń – Rawicz, o długości około 6614 m.

Początek projektowanej obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Śrem – Gostyń – Rawicz należy zlokalizować w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową nr 4907P Grabonóg – Podrzecze – Krajewice jako skrzyżowanie skanalizowane typu rondo. Koniec projektowanej obwodnicy należy przewidzieć w miejscu włączenia do węzła „Piaski”, który będzie realizowany w ramach odrębnej inwestycji.

Projektowana obwodnica przebiega przez teren województwa wielkopolskiego, powiat gostyński, gminę Gostyń i gminę Piaski oraz następujące obrębki: Krajewice, Podrzecze, Grabonóg, Piaski, Drzęzewo.

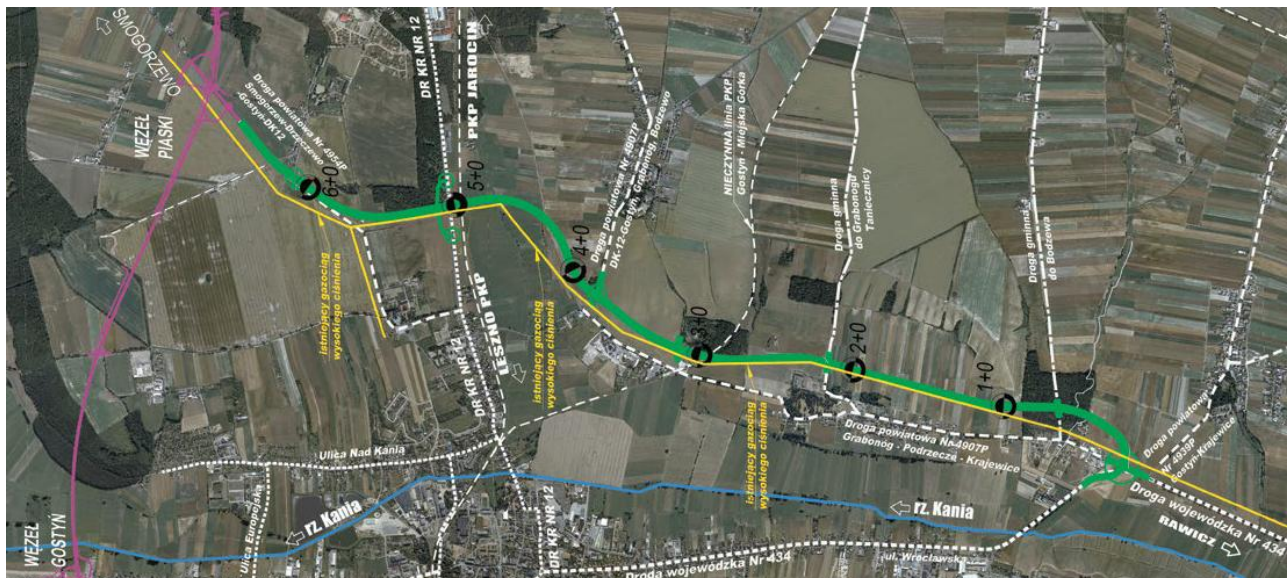
Projektowana trasa przechodzi po wschodniej stronie miasta, przez tereny użytkowane rolniczo (pola uprawne, łąki) oraz w niewielkim stopniu przez obszary leśne.

1.2. Orientacja na mapie województwa



Źródło: WZDW

1.3. Plan orientacyjny



Źródło: Projekt koncepcyjny

1.4. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

Program funkcjonalno-użytkowy określa wymagania dotyczące zaprojektowania, realizacji, odbioru i przekazania w użytkowanie wszystkich elementów zadania.

Zmiany ilości lub parametrów, zawarte w opisie ogólnym Zamówienia, jakie mogą wystąpić w trakcie opracowania projektu oraz jakie wynikną z optymalizacji przyjętych rozwiązań w tym elementach wynikających z uzyskania nowej decyzji środowiskowej nie będą powodowały zmiany zaakceptowanej kwoty kontraktowej oraz nie mogą wpłynąć na przedłużenie czasu ukończenia przedmiotu zamówienia.

Wszystkie sformułowania użyte w niniejszym dokumencie jak i jego załącznikach typu: ma być, należy przewidzieć, należy zaprojektować, należy wykonać, powinien spełnić itp. oznaczają wyraźnie dla Wykonawcy: polecenie wykonania.

Zamówienie obejmuje zaprojektowanie, uzyskanie wymaganych prawem decyzji oraz zezwoleń na realizację, wybudowanie, uzyskanie pozwolenia na użytkowanie, oddanie do użytkowania zadania pn.:

- Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434.

1.5. Zakres przedmiotu zamówienia

1.5.1. Przedmiotem zamówienia jest zadanie polegające na:

1) opracowaniu dokumentacji projektowej

wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii, uzgodnień oraz przygotowaniu materiałów do złożenia wniosku w celu uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

(ZRID) przez Zamawiającego oraz uzyskanie innych decyzji administracyjnych niezbędnych do zrealizowania przedmiotu zamówienia pn.: „Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434”.

2) wykonaniu robót budowlanych

na przedmiotowym zadaniu w oparciu o dokumentację projektową opracowaną przez Wykonawcę, STWiORB oraz odpowiednie przepisy prawa.

1.5.2. Charakterystyczne parametry przedmiotu zamówienia

1.5.2.1. Konstrukcja projektowanego układu drogowego, obiektów inżynierskich.

1) Droga główna - obwodnica

- Droga klasy: G;
- Przekrój: 1x2 (jednojezdniowa, dwupasowa);
- Prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h;
- Szerokość jezdni: 7,00 m;
- Szerokość pasa ruchu: 3,50 m;
- Szerokość poboczy: 2,00 m;
- Kategoria ruchu: KR5;
- Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN;

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny).

2) Drogi gminne:

- Droga klasy D lub L;
- Prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h;
- Szerokość jezdni: 5,00 m;
- Szerokość pasa ruchu: 2,50 m;
- Szerokość pobocza gruntowego: 0,75 m.

3) Drogi dojazdowe:

- Szerokość jezdni: 5,00 m;
- Szerokość pasa ruchu: 2,50 m;
- Szerokość pobocza gruntowego: 0,75 m.

4) Droga powiatowa nr 4907P i 4954P

- Droga klasy Z;
- Prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h;
- Szerokość jezdni: 5,00 – 6,00 m;
- Szerokość pasa ruchu: 2,50 – 3,00 m;
- Szerokość pobocza gruntowego: 1,00 m;

5) Skrzyżowanie typu rondo:

- Kategoria ruchu KR5;
- Prędkość projektowa $V_p=30\text{km/h}$;
- Szerokość jezdni ronda 6,00 m;
- Szerokość pierścienia 2,0 m lub 3,0 m;
- Wlot na rondo – szerokość 4,5 m;
- Wylot – szerokości 5,0 m;
- Promienie wyokrągłeń od 15 do 18 m wyjątkowo mniejsze.

6) Ścieżki rowerowe, chodniki

- Szerokość ścieżki rowerowej 2,50 m;
- Szerokość chodnika 2,00 m.

7) Mostu na rzece Stara Kania:

- konstrukcja ustroju nośnego: jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych;
- liczba przęseł: 1;
- rozpiętość teoretyczna przęsła: 14,50 m;
- szerokość całkowita przęsła: 12,52 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami: 8,00 m.

8) Wiaduktu nad linią kolejową nr 360 Jarocin - Leszno:

- konstrukcja ustroju nośnego: jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych;
- liczba przęseł: 1;
- rozpiętość teoretyczna przęsła: 26,20 m;
- szerokość całkowita przęsła: 16,00 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami: 12,00 m.

9) Wiaduktu nad DK12:

- konstrukcja ustroju nośnego: dwudźwigarowy, monolityczny;
- liczba przęseł: 1;
- rozpiętość teoretyczna przęsła: 31,20 m;
- szerokość całkowita przęsła: 18,70 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami: 8,00 m + 4,50 m.

10) Most – przejście dla zwierząt średnich zespolone z Rowem Bodzewskim

Parametry techniczne dostosować do wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i układu drogowego.

11) Przepusty

- Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania odwodnienia należy zaprojektować i wybudować przepusty na trasach rowów trapezowych odwadniających obwodnicę, drogi poprzeczne i dojazdowe, które umożliwią swobodny odpływ wód opadowych.

Pozostałe parametry zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).

1.5.3. Zakres zasadniczych robót budowlanych przewidzianych do zaprojektowania i wykonania Zakres zamówienia obejmuje wszystkie niezbędne prace zapewniające prawidłowe funkcjonowanie nowego układu drogowego.

Nie ograniczając się do niżej wymienionych robót, lecz zgodnie z wszystkimi innymi wymaganiami określonymi w niniejszym Programie funkcjonalno - użytkowym, Wykonawca w ramach ceny oferty, **zaprojektuje i wykona** następujące roboty budowlane i montażowe oraz spełni pozostałe wymagania:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia drogi,
- zdjęcie warstwy humusu,
- roboty ziemne,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych oraz pozostałych elementów korpusu drogowego w miejscu skrzyżowań,
- budowę nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 434 wraz z budową skrzyżowań na przecięciu z drogami publicznymi,
- budowę/przebudowę dróg innych kategorii o ile będzie to wynikało z uzyskanej decyzji ZRID,
- budowę/przebudowę systemu odwodnienia, w tym odwadniających korpus drogowy jak: rowy trapezowe, trawiaste, zbiornik retencyjno-sedymentacyjny, melioracji szczegółowej, rowy melioracyjne i inne.
- budowę dodatkowych jezdni (dróg dojazdowych),
- budowę infrastruktury rowerowej,
- budowę nowego mostu na rzece Stara Kania,
- budowę nowego wiaduktu nad linią kolejową nr 360 Jarocin - Leszno,
- budowę nowego wiaduktu nad DK12,
- budowę pozostałych obiektów inżynierskich,

-
- odwodnienie drogi i obiektów,
 - roboty fundamentowe,
 - budowę pali, podpór mostowych, przyczółków, ustroju niosącego,
 - wykonani schodów żelbetowych skarpowych wraz z balustradą,
 - budowę zjazdów,
 - ustawienie stalowych barier ochronnych,
 - oznakowanie poziome i pionowe wynikające z zatwierdzonej SOR,
 - montaż słupków przeciwolśnieniowych U19,
 - montaż ekranów przeciwolśnieniowych,
 - budowę zatoki autobusowej,
 - zabezpieczenie i przebudowę kolidujących urządzeń obcych infrastruktury pod i nadziemnej zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
 - wycinkę i karczowanie drzew i krzewów kolidujących z przedmiotem zamówienia,
 - nasadzenia kompensujące drzew i krzewów,
 - wyplantowanie terenu i obsianie trawą,
 - roboty wykończeniowe i porządkowe zarówno w pasie drogowym jak i poza nim na działkach przyległych - naruszonych przez Wykonawcę w czasie realizacji robót,
 - wykonanie przyłącza wodociągowego i instalacji nawadniającej na rondach,
 - wykonanie oświetlenia z trwałym oznaczeniem tabliczką na skrzyżowaniach, węzle i obiektach,
 - pełnienie nadzoru autorskiego,
 - zapewnieni nadzoru przyrodniczego (herpetolog, ornitolog, entomolog),
 - przygotowanie dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót,
 - sporządzenie inwentaryzacji powykonawczej,
 - pozyskania opinii konserwatorskiej i zawarcia w imieniu Zamawiającego umowy na badania ratunkowe. W przypadku konieczności zabezpieczenia lub przeniesienia obiektów małej architektury, przeprowadzenia badań archeologicznych i zapewnienia nadzoru archeologicznego w rejonie prowadzonych robót - zgodnie z pozyskaną opinią konserwatorską,
 - zapewnienie badań archeologicznych w formie badań wykopaliskowych i nadzoru archeologicznego jak również konieczność wykonania programu badań archeologicznych poprzedzonego powierzchniowym rozpoznaniem trasy obwodnicy,
 - wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Projektowaną drogę wraz z budową obiektów należy poprowadzić po nowym śladzie zgodnie z wariantem preferowanym Projektu Konceptyjnego.

1.6. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania i realizacji przedmiotu zamówienia określonego w niniejszym PFU, zgodnie z zobowiązaniami wynikającymi z Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2015 r. poz. 2031) oraz zgodnie z Ustawą z 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. 2016 poz. 353).

1.6.1. Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji środowiskowej

Dla przedmiotowego zamówienia określonego w niniejszym PFU została pozyskana:

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dnia 20.10.2015 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.21,
- Decyzja wydana przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dnia 09.06.2017 r., znak: DOOŚ-oaI.4200.19.2015.mko.23.

Wszelkie dane i wymagania dotyczące rozwiązań realizacyjnych i technicznych związanych z ochroną środowiska, zawarte w innych częściach niniejszego PFU należy interpretować zgodnie z postanowieniami decyzji.

Projektowana obwodnica - końcowy odcinek drogi, tj. od ok. km 5+034 (przecięcie z drogą krajową nr 12), będzie przebiegać przez Krzywińsko-Osiecki Obszar Chronionego Krajobrazu wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna- Góra. Najbliżej położony obszar objęty ochroną w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, tj. obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Zachodnie Pojezierze Krzywińskie” PLH300014, znajduje się w odległości ok. 15,5 km od proj. drogi w kierunku zachodnim. Ponadto przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obszarze jednolitej części wód podziemnych Nr 70 (PLGW600070), dalej JCWPd Nr 70, oraz w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych „Kania” (PLRW600023185649), dalej JCWP „Kania”.

1.6.2. Ogólne uwarunkowania projektowe

1.6.2.1. Wykonawca na etapie projektowania zobowiązany jest do:

- 1) opracowania projektów budowlanych w tym projekcie zagospodarowania terenu,
- 2) opracowania projektów wykonawczych wszystkich branż,
- 3) sporządzenia przedmiarów robót oraz szczegółowych specyfikacji technicznych,
- 4) przygotowania materiałów (operatów) stanowiących załącznik do wniosku o uzyskanie pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie urządzeń jak i korzystanie ze środowiska,
- 5) opracowania dokumentacji geodezyjno-prawnej, w tym:

-
- opracowania aktualnej mapy do celów projektowych, odzwierciedlającej faktyczny stan prawny, w skali 1:500 (w formie wstęgi) oraz wykonania niezbędnych pomiarów uzupełniających i sprawdzających aktualność podkładów geodezyjnych w miejscach charakterystycznych. Mapę należy wykonać w formie cyfrowej, której obiekty przedstawione są w formie obrazów wektorowych. Mapa powinna być wynikiem bezpośrednich pomiarów geodezyjnych, a nie digitalizacji map kreskowych. Wykonawca prześle plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe w odniesieniu do reperów niwelacji państwowej.
 - ustalenia stanu prawnego nieruchomości objętych liniami rozgraniczającymi przedmiotu zamówienia oraz wykonanie stosownej dokumentacji,
 - sporządzenia map (odrębny arkusz mapy dla każdej działki) zawierających projekty podziału nieruchomości oraz niezbędnych wykazów zmian gruntowych, zgodnie z przepisami odrębnymi. Jeśli zajdzie konieczność wykonania dodatkowych projektów podziału gruntów Wykonawca wykona je w ramach ceny kontraktowej.
 - wyznaczenia i wyniesienia nowych granic pasa drogowego na podstawie decyzji ZRID, (oznakowanie słupkami granicznymi oraz słupkami PD) oraz opracowanie dokumentacji geodezyjnej zgodnie z WWIORB D.01.01.01.
 - wyznaczenia nowej granicy pasa drogowego w obrębie lasów, która będzie wyznacznikiem wycinki drzew z tych terenów. Wyznaczenie granicy wycinki drzew oraz karczowanie pni i korzeni należy do Wykonawcy a samą wycinkę drzew przeprowadzi nadleśnictwo. Harmonogram prowadzony w ramach budowy powinien uwzględniać okres niezbędny do wycinki drzew przez Nadleśnictwo Piaski?,
 - przygotowania materiałów: danych geodezyjnych - granice i współrzędne graniczników w formie numerycznej (granice pomiędzy gruntami nadleśnictwa a wydzielanymi gruntami) do przekazania Nadleśnictwu oraz kopii mapy przeglądowej Nadleśnictwa z uwidocznieniem na niej przekazywanych nieruchomości.
 - Wykonania projektów podziałów wraz z pozyskaniem aktualnych wypisów z ewidencji gruntów, odpisy z księgi wieczystej, wykazy zmian ewidencyjnych – stanowiących załącznik do wniosku o ZRID.
 - inwentaryzacja nakładów rzeczowych na przejmowanych nieruchomościach (w tym dokumentacji fotograficznej na dzień wydania ZRID).

6) Wykonania badań oraz dokumentacji geotechnicznej:

- a) pod obiekty drogowe:
 - rozstaw otworów wzdłuż osi drogi powinien wynosić 100 m, (rozstaw otworów nie powinien pokrywać się z otworami wykonanymi w projekcie koncepcyjnym), a w kierunku poprzecznym do osi drogi co 15 m, liczba otworów w kierunku poprzecznym do osi drogi 3 oraz w miejscach charakterystycznych,

b) pod obiekty inżynierskie:

- dla obiektów mostowych posadowionych bezpośrednio wykonać po trzy odwierty geotechniczne głębokości 10,0m na jedną podpórę, z minimalnym zagłębieniem 5,0m poniżej stropu gruntów nośnych. Dodatkowo wykonać badanie sondą CPTU (po jednym badaniu na podpórę) do głębokości jak odwierty.
- dla obiektów mostowych posadowionych pośrednio wykonać po trzy odwierty geotechniczne głębokości 15,0m na jedną podpórę, z minimalnym zagłębieniem 2,0m poniżej stopy zaprojektowanych pali. Dodatkowo wykonać badanie sondą CPTU (po jednym badaniu na podpórę) do głębokości jak odwierty.
- dla przepustów wykonać po dwa odwierty geotechniczne głębokości 6,0 m na obiekt (po jednym na wlocie i wylocie).

Na podstawie wykonanych badań geotechnicznych należy opracować opinię geotechniczną wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego i projektem geotechnicznym.

- 7) Wykonania wszelkich innych niezbędnych badań i pomiarów.
- 8) W przypadku konieczności ponownego przeprowadzenia postępowania środowiskowego, uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz usankcjonowania wprowadzonych zmian w stosunku do uzyskanej decyzji środowiskowej, Wykonawca przygotowuje odpowiednie dokumenty oraz pozyska decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla przedmiotu zamówienia, określonego w PFU w oparciu o obowiązujące przepisy, w szczególności 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. 2016 poz. 353) i Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2016 poz. 672).
- 9) Uzgodnienia na wstępnym etapie projektowania z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków przebiegu planowanej trasy obwodnicy oraz warunków prowadzenia prac ziemnych.
- 10) Uzyskania w imieniu Zamawiającego i na jego rzecz:
 - Wszystkich warunków technicznych przebudów, uzgodnień i zatwierdzeń wymaganych prawem;
 - Wszystkich uzgodnień, pozwoleń, zezwoleń, decyzji i zgód niezbędnych do wykonania kontraktu;
 - Odstępstwa od warunków technicznych (jeżeli zajdzie taka konieczność) na warunkach Zamawiającego i za jego zgodą.
- 11) Wykonania projektów spełniających obowiązujące przepisy i normy dla budowy, przebudowy lub likwidacji urządzeń infrastruktury technicznej nad i podziemnej (urządzenia teletechniczne, urządzenia energetyczne, sieci wodociągowe i gazowe, sieci kanalizacji deszczowej, urządzenia melioracyjne, system odprowadzenia wód deszczowych),
- 12) Opracowania projektów budowlanych i wykonawczych, dla wszystkich branż, rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót

-
- budowlanych, montażowych, dokładną lokalizację i uwarunkowania ich wykonania, z uwzględnieniem wymagań:
- obowiązujących ustaw i rozporządzeń,
 - niniejszego programu funkcjonalno-użytkowego.
- 13) Przygotowania na własny koszt:
- materiałów do wniosków: ZRID, pozwolenia wodno-prawne i innych decyzji, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie niezbędnych decyzji,
 - karty informacyjnej przedsięwzięcia w przypadku zmiany decyzji środowiskowej oraz wszystkich dokumentów i opracowań (m.in. raport oddziaływania na środowisko, jeśli organ wydający decyzję nałoży obowiązek jego opracowania) niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej.
- 14) Uwzględnienia dodatkowych wymagań wynikających z uzyskanych: warunków, decyzji oraz opinii uzyskiwanych na potrzeby wydania decyzji ZRID. Po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego dla tych rozwiązań Wykonawca umieści je w projekcie i zrealizuje.
- 15) Nieodpłatnego uzgodnienia projektów skierowanych przez Zamawiającego (w okresie trwania umowy) związanych z:
- lokalizacją w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej nie związanych z potrzebami zarządzania drogami,
 - budową lub przebudową włączy do dróg wojewódzkich dróg innych kategorii oraz zjazdów na obszarze objętym umową.
- 16) Nieodpłatnego opiniowania uzgodnień związanych z przedmiotem zamówienia.
- 17) Opracowania i przedstawienia Zamawiającemu do zatwierdzenia Specyfikacji Technicznych na wszystkie elementy realizowanych robót oraz opracowania przedmiaru robót, uwzględniając uwagi Zamawiającego zawarte w WWIORB.
- 18) Opracowania projektów stałej, czasowej organizacji ruchu, uzyskania wymaganych opinii i zatwierdzenia tych projektów przez Organ Zarządzający Ruchem - zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekty czasowej organizacji ruchu muszą uwzględniać utrzymanie ciągłości ruchu w trakcie realizacji robót.
- 19) Pozyskania opinii konserwatorskiej i zawarcia w imieniu Zamawiającego umowy na badania ratunkowe. W przypadku konieczności zabezpieczenia lub przeniesienia obiektów małej architektury, przeprowadzenia badań archeologicznych i zapewnienia nadzoru archeologicznego w rejonie prowadzonych robót - zgodnie z pozyskaną opinią konserwatorską.
- 20) zapewnienie badań archeologicznych w formie badań wykopaliskowych i nadzoru archeologicznego jak również konieczność wykonania programu badań archeologicznych poprzedzonego powierzchniowym rozpoznaniem trasy obwodnicy,
- 21) Uzyskania pozwolenia od Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na wszystkie badania.

-
- 22) Opracowania szacunku brakarskiego na etapie projektu z podziałem na lasy, drogi publiczne, inne nieruchomości.
 - 23) Opracowania projektu zieleni.
 - 24) Przeniesienia praw autorskich.
 - 25) Sprawowania nadzoru autorskiego w trakcie realizowanych robót budowlanych.

1.6.3. Ogólne uwarunkowania realizacyjne

1.6.3.1. Wykonawca na etapie realizacji jest zobowiązany do:

- 1) Realizacji robót w oparciu o zaakceptowane przez Zamawiającego projekty wykonawcze po wytyczeniu robót przez uprawnionego geodetę Wykonawcy.
- 2) Usunięcia kolizji z urządzeniami obcymi po przez przebudowę lub zabezpieczenie oraz uzyskanie od ich właścicieli lub zarządców, warunków technicznych, pozwoleń, uzgodnień i zatwierdzeń na przebudowę lub likwidację urządzeń infrastruktury technicznej. Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt zapewni nadzór ze strony właściciela sieci.
- 3) Wypełnienia wszystkich wymagań określonych przez WWKZ w opinii, decyzji nakazującej wykonanie określonych badań archeologicznych (np.: sondażowych, powierzchniowych, wykopaliskowych, nadzorów itp.). W kwocie kontraktowej należy przewidzieć wykonanie wszelkich badań archeologicznych, które w wyniku uzgodnionej trasy i warunków prowadzenia prac ziemnych zostaną wskazane przez WWKZ.
- 4) Poniesienia kosztów ochrony saperskiej terenu robót w tym rozpoznanie i usunięcie niewypałów/niewybuchów.
- 5) Przekazania zrealizowanych obiektów ich zarządcom za zgodą Zamawiającego.
- 6) Prowadzenia pomiarów kontrolnych i badań laboratoryjnych zgodnie z wymogami Specyfikacji technicznych (ST), w niezależnym od Wykonawcy robót laboratorium drogowym, zaakceptowanym przez Zamawiającego i składania co miesięcznych raportów z wykonanych pomiarów i badań za dany miesiąc.
- 7) Prowadzenia dziennika budowy i wykonywania obmiarów ilości zamawianych robót.
- 8) Dokonania uzgodnień z zarządcami dróg publicznych, wewnętrznych oraz właścicielami nieruchomości w zakresie przywrócenia dróg oraz nieruchomości użytkowanych przez Wykonawcę w czasie budowy do stanu nie gorszego niż przed rozpoczęciem robót oraz zrealizuje ww. zobowiązania. Dlatego przed rozpoczęciem robót lub użytkowaniem ww. Wykonawca sporządzi dokumentację inwentaryzacyjną.
- 9) Wykonania pełnej rekultywacji terenów zajętych przez zaplecza budowy, zaplecza techniczne, składowe, Plac Budowy, drogi tymczasowe – wykonane na potrzeby Wykonawcy i budowy oraz wszelkich innych terenów przekształconych przez Wykonawcę,
- 10) Przeprowadzenia robót w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego

ruchu na drogach lokalnych oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną obwodnicą.

- 11) Przeprowadzenia inwentaryzacji stanu istniejących dróg na których będzie się odbywał ruch pojazdów ciężkich związany z budową.
- 12) Przeprowadzenia inwentaryzacji istniejących budynków zlokalizowanych w pobliżu prowadzonych robót.
- 13) Utrzymania drogi od chwili przejścia placu budowy. Ponadto, w przypadku zorganizowania ruchu na czas wykonania robót z wykorzystaniem dróg objazdowych, dróg na potrzeby transportu materiałów budowlanych w czasie trwania objazdu należy na bieżąco utrzymywać drogi objazdowe (w tym utrzymanie zimowe), a po zakończeniu robót należy przywrócić ich stan pierwotny. W ramach powyższego należy rozumieć także ewentualny remont nawierzchni bądź poboczy zniszczonych na skutek ruchu wynikającego z budowy nowej drogi i objazdu.
- 14) Zapewnienia, na czas wykonywania Robót, zespołu środowiskowego w celu zagwarantowania czynnej ochrony flory i fauny oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji i pozwoleń, a także podejmowania innych działań wynikających z decyzji organów ochrony środowiska i prowadzenia działań interwencyjnych. Nadzór nad prawidłowością działania zespołu środowiskowego sprawuje nadzór przyrodniczy z ramienia Inżyniera Projektu. Sposób realizacji działań podlega uzgodnieniu przez Inżyniera Projektu. Zespół, w zależności od potrzeb, winien składać się z następujących specjalistów m.in.: entomologa, herpetologa, ornitologa.
W ramach prac zespołu środowiskowego należy przeprowadzić bieżącą obserwację przygotowania Wykonawcy do prowadzenia Robót oraz sposobu ich prowadzenia w zakresie zgodności z wydanymi decyzjami i obowiązującymi przepisami ochrony środowiska i przyrody.
- 15) Zawiadomienia Organu Zarządzającego Ruchem na drogach wojewódzkich oraz WZDW o zamiarze przystąpienia do rozpoczęcia wykonania oznakowania poziomego w celu ostatecznej weryfikacji przyjętych rozwiązań. Zawiadomienie powinno być skierowane do OZR oraz WZDW po wytrasowaniu oznakowania poziomego, a przed jego wykonaniem w terminie co najmniej 2 dni przed tą czynnością.
- 16) Pełnienie nadzoru przyrodniczego na warunkach określonych w WWIORB D-M-00.00.00.
- 17) Stosowania założeń specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót.
- 18) Przygotowania rozliczenia końcowego robót i sporządzenia operatu kolaudacyjnego , który ma zawierać: umowę, ofertę, umowy z podwykonawcami, harmonogram, wyceniony wykaz cen, protokoły odbioru robót ulegających zakryciu i zanikających, polisę ubezpieczeniową protokół przekazania placu budowy, pismo o powołaniu Komisji Odbioru, Program Zapewnienia Jakości (PZJ), badania materiałów, recepty, wyniki pomiarów, wyniki badań laboratoryjnych, deklaracje zgodności materiałów,

sprawozdanie techniczne Wykonawcy, opinię technologiczną na podstawie wyników badań i pomiarów, geodezyjną inwentaryzację powykonawczą (wraz z kopią mapy zasadniczej), rozliczenie finansowe, protokół odbioru końcowego robót, karta informacyjna odbioru robót, oświadczenie kierownika budowy o wykonaniu robót zgodnie z przepisami. Operat należy dostarczyć w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej oraz 1 egz. w wersji elektronicznej (w formacie *pdf).

- 19) Przygotowania dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót,
- 20) Przygotowania dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót, a także dokonania wszelkich uzupełnień wynikających z żądania organu.
- 21) Uzyskania w imieniu i na rzecz Zamawiającego pozwolenia na użytkowanie lub skuteczne zawiadomienie Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego o zakończeniu robót,

1.6.4. Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe

- 1) Wykonanie robót budowlanych i oddanie do użytku przedmiotu zamówienia musi być zrealizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2016 poz. 290) oraz z wszelkimi aktami prawnymi właściwymi dla przedmiotu zamówienia, z przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi polskimi normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej.
- 2) Efektem końcowym ma być wybudowana obwodnica Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434, jako drogi klasy „G”, jednojezdniowej, 2-pasowej wraz z obiektami inżynierskimi.
- 3) Droga ma spełniać wymogi zawarte w „Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. 2016 poz. 124), to znaczy konstrukcja ma być zaprojektowana na okres eksploatacji min. 20 lat.
- 4) Obiekty inżynierskie mają spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- 5) Konstrukcję nawierzchni należy przewidzieć dla kategorii ruchu nie niższej niż KR5.
- 6) Konstrukcję nawierzchni jezdni należy zaprojektować, przyjmując obciążenie osią obliczeniową 115 kN, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymaganiami szczegółowymi, między innymi:
 - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124),

-
- „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i pól sztywnych”, IBDiM, Warszawa, 2014,
 - „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i pól sztywnych”, GDDKiA, Politechnika Gdańska, 2012 r.,
 - Wymagania Techniczne WT 2014 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury wydane przez IBDiM,
 - Podręcznik Mechanistyczno - Empirycznego Projektowania Nawierzchni Drogowych w warunkach polskich IBDM Warszawa 2013,

UWAGA:

W przypadku gdy z projektu konstrukcji wyniknie kategoria ruchu poniżej KR5, to Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję KR5. W przypadku gdy z projektu wyniknie kategoria ruchu powyżej KR5, to Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję zgodną z projektem.

- 7) Wykonawca przed przystąpieniem do projektowania konstrukcji nawierzchni winien wykonać, własne badania podłoża gruntowego.

1.6.5. Zakres robót i szacunkowa wycena

W celu oszacowania i wyceny zakresu robót dla potrzeb sporządzenia oferty należy kierować się:

- 1) wynikami szczegółowych wizji terenowych i inwentaryzacji własnych,
- 2) wynikami badań i pomiarów własnych,
- 3) wynikami opracowań własnych,
- 4) koncepcją programową,
- 5) zapisami niniejszego Programu funkcjonalno-użytkowego,
- 6) decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,
- 7) wywiadem geodezyjnym,
- 8) analizą materiałów dotyczących planowanych inwestycji (narady koordynacyjne dawniej ZUD).

Wykonawca musi mieć świadomość, że rodzaje robót opisane w Projekcie Koncepcyjnym, Programie funkcjonalno – użytkowym są orientacyjne i poglądowe i mogą ulec zmianie po opracowaniu dokumentacji projektowej (wynikającej z uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień oraz zastosowanych rozwiązań projektowych).

Szczegółowe rozwiązania wpływające na zwiększenie zakresu robót stanowią ryzyko Wykonawcy i nie będą traktowane jako roboty dodatkowe.

W trakcie szacunkowej wyceny Wykonawca winien mieć świadomość wysokiego stopnia złożoności, rozmiarów i wymogów przedmiotu zamówienia i że wartość umowy obejmuje

wszelkie dodatkowe koszty, które mogą być związane z wypełnieniem przez Wykonawcę warunków i wymogów wynikających z umowy.

Zamawiający nie będzie ponosił odpowiedzialności wobec Wykonawcy za jakiegokolwiek warunki, przeszkody czy okoliczności, które mogą mieć wpływ na wykonanie przedmiotu umowy i uważa, że wartość robót określona w WYKAZIE CEN oraz ofercie jest prawidłowa i wystarczająca na pokrycie wszystkich spraw oraz rzeczy koniecznych do wykonania jego obowiązków wynikających z wykonania przedmiotu zamówienia i że wykonawcy nie przysługuje żadna dodatkowa zapłata z powodu braku zrozumienia czy krótkowzroczności w odniesieniu do takich spraw lub rzeczy po stronie Wykonawcy.

1.6.6. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe

1.6.6.1. Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi znajdują się drzewa i krzewy, które będą kolidować z projektowaną przebudową i będą przeznaczone do wycinki.

Roboty rozbiórkowe polegać będą m.in. na:

- rozbiórce warstw podbudowy istniejących nawierzchni dróg,
 - rozbiórce kostki betonowej i płytek chodnikowych,
 - rozbiórce bruku,
 - rozbiórce istniejących warstw bitumicznych nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej oraz pozostałych dróg w miejscach krzyżowania się projektowanego nowego przebiegu drogi z drogami lokalnymi,
 - rozbiórce krawężników i obrzeży,
 - rozbiórce barier stalowych,
 - rozbiórce przepustów,
 - rozbiórce oznakowania pionowego,
 - inwentaryzacji nakładów rzeczowych na przejmowanej nieruchomości,
 - rozbiórce innych obiektów uniemożliwiających realizację zadania.
-
- Materiały i gruz rozbiórkowy nienadający się do ponownego wbudowania stanowi własność Wykonawcy robót i odtransportowany będzie na jego składowisko wraz z utylizacją przy zachowaniu ustaleń ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 poz. 21 z późn. zmianami).
 - Materiały kamienne z wyjątkiem kamienia polnego i łamanego różnych frakcji stanowią własność Zamawiającego.
 - Rozebrane elementy prefabrykowane ocenione przez Zamawiającego jako możliwe do wykorzystania przez Zamawiającego stanowią jego własność.
 - Materiały kamienne oraz inne materiały nadające się do wykorzystania przez Zamawiającego należy rozbierać ręcznie w celu pozbawienia zanieczyszczeń obcych, a następnie posortowane według asortymentów oraz rozmiarów i odtransportować przez

Wykonawcę na składowisko wskazane przez Zamawiającego do Obwodu Drogowego w Racocie wraz z protokolarnym potwierdzeniem przekazanych ilości

Przekazywany materiał musi być zważony na koszt Wykonawcy

Destrukt nieprzewidziany do wbudowania stanowi własność Zamawiającego i odtransportowany będzie na jego składowisko do Obwodu Drogowego w Racocie przy zachowaniu ustaleń Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 poz. 21 z późn. zmianami).

1.6.6.2. Wykonanie korpusu drogi i nawierzchni

Przyszłą nawierzchnię projektowanej obwodnicy należy zwymiarować na ruch min. KR5 - obciążenie nawierzchni 115 kN/oś.

1.6.6.3. Obiekty inżynierskie

Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować budowę obiektów inżynierskich.

- km około 4+712,30 – proj. most na rzece Stara Kania (dostosować do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt średnich),
- km około 4+958,63 – proj. wiadukt nad linia kolejową,
- km około 5+034,03 – proj. wiadukt nad droga krajową nr 12,
- km około 0+458,00 (dostosować do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt średnich- szerokość nie mniejsza niż 7,5 m, wysokość nad powierzchnią przeznaczoną do migracji zwierząt nie mniej niż 3 m),

Należy przewidzieć przepusty łukowo-kołowe z blachy falistej o wymiarach co najmniej 2,00x1,50 m z dwustronnymi półkami o szerokości nie mniejszej 0,5 m każda, służące jednocześnie jako przejścia dla zwierząt małych:

- km około 0+038,75,
- km około 0+850,64,
- km około 2+685,40.

W celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych na trasach rowów trapezowych odwadniających obwodnicę oraz drogi poprzeczne i dojazdowe należy przewidzieć prefabrykowane przepusty z rur HDPE o średnicach 60 i 80 cm.

1.6.6.4. Skrzyżowania

W ramach przedmiotu zamówienia określonego w PFU, należy zaprojektować budowę skrzyżowań:

- km 0+000,00 – początek proj. obwodnicy, proj. skrzyżowanie drogi wojewódzkiej z drogą powiatową DP 4907P Grabonóg-Podrzecze-Krajewice – skrzyżowanie skanalizowane typu rondo o czterech wlotach, średnicy zewnętrznej 45 m;
- km 0+620,91 – proj. skrzyżowanie jednopoziomowe z istn. drogą gminną gruntową,

-
- km 2+143,75 – proj. skrzyżowanie jednopoziomowe z istn. drogą gminną gruntową,
 - km 3+122,68 – proj. skrzyżowanie jednopoziomowe z istn. drogą gminną gruntową,
 - km 3+757,30 – proj. skrzyżowanie z istn. drogą powiatową DP 4907P Grabonóg-Gostyń, skrzyżowanie skanalizowane typu rondo o pięciu wlotach, średnicy zewnętrznej 55 m,
 - km 5+126,00 – proj. skrzyżowanie wielopoziomowe z istn. drogą krajową nr 12 – węzeł typu WC,
wyjazd z obwodnicy pasem wyłączenia,
wjazd na obwodnicę na skrzyżowaniu na tzw. prawoskręty. Łącznice połączone z DK12 proj. skrzyżowaniami skanalizowanymi typu rondo, średnicy zewnętrznej 41 m.
 - km 6+136,39 – proj. skrzyżowanie z istn. drogą powiatową DP 4954P Smogorzewo-Dręczewo-Gostyń, skrzyżowanie skanalizowane typu rondo, średnicy zewnętrznej 45 m.

1.6.6.5. Dodatkowe jezdnie (drogi dojazdowe), zjazdy publiczne

Należy zaprojektować budowę dodatkowych jezdni (dróg dojazdowych) oraz zjazdów publicznych.

1.6.6.6. Infrastruktura rowerowa

Ścieżki rowerowe należy zaprojektować i wybudować zgodnie z warunkami technicznymi oraz aby umożliwić kontynuację istniejących ścieżek rowerowych.

1.6.6.7. Zatoki i przystanki autobusowe

Należy zaprojektować budowę zatoki autobusowej.

1.6.6.8. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

W pasie planowanej obodnicy oraz w jej sąsiedztwie znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej tj. urządzenia teletechniczne, urządzenia energetyczne, sieci wodno-kanalizacyjne i gazowe, kanalizacja deszczowa, urządzenia melioracyjne, drenarskie, system odprowadzenia wód deszczowych.

Wykonawca musi liczyć się z możliwością wystąpienia innych sieci niezinventaryzowanych.

1.6.6.9. Oznakowanie pionowe i poziome

Wykonawca jest zobowiązany opracować:

- projekt stałej organizacji ruchu,
- projekty czasowej organizacji ruchu na czas budowy,
- projekt przesignalowania dróg publicznych po wybudowaniu przedmiotu zamówienia,

Projekty muszą być zatwierdzone przez Organ Zarządzający Ruchem.

1.6.6.10. Urządzenia BRD

Zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z załącznikami nr 1- 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 23 grudnia 2003 roku (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z późn. zm.).

Drogowe bariery ochronne odpowiedniego typu należy zamontować w miejscach występowania obiektów inżynierskich oraz w innych miejscach, w których na podstawie obowiązujących przepisów oraz zgodnie z Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych GDDKiA, Warszawa 2010, zachodzi konieczność ich montażu.

1.6.6.11. Roboty wykończeniowe

Roboty wykończeniowe będą polegać na uporządkowaniu terenu budowy, plantowaniu i obsianiu skarp i dna rowów mieszanką traw oraz darniowaniu wysokich nasypów powyżej 3 m.

2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych

Zamawiający stawia warunek, aby wybudowana droga uzyskała trwałość min. 20 lat, oraz rękojmię na okres określony w Umowie.

Okresy użytkowania elementu obiektów mostowych wg § 153 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 z póź. zm.).

Zamawiający oczekuje, że przedmiot zamówienia w zakresie zaprojektowania i wykonania zostanie rozliczony i przekazany w terminie zgodnym w SIWZ.

2.2. Wymagania techniczne

Poniższe wymagania techniczne są wartościami, które Wykonawca powinien spełnić z zastrzeżeniem, że zaprojektowane i wbudowane elementy powinny odpowiadać wymaganiom wynikającym z ich usytuowania i przeznaczenia w szczególności powinny być dostosowane do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze oraz istniejących warunków terenowych. Na każde odstępstwo od niżej wymienionych wymagań Wykonawca musi uzyskać akceptację Inżyniera Projektu i pisemną zgodę Zamawiającego. Zamawiający zastrzega sobie prawo odmowy takiego uzgodnienia.

Inżynier Projektu jedynie opiniuje a ostateczną zgodę wydaje Zamawiający.

2.2.1. Roboty przygotowawcze

Prace pomiarowe powinny być wykonane zgodnie z obowiązującymi instrukcjami Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Wykonawca jest odpowiedzialny za ochronę wszystkich punktów pomiarowych i ich oznaczeń w czasie trwania robót, a w przypadku ich zniszczenia muszą być odtworzone na koszt Wykonawcy.

Drewno z wycinki drzew za wyjątkiem drewna pozyskanego na terenach Lasów Państwowych

stanowi własność Zamawiającego.

Wycinkę drzew wraz z transportem dłużyć:

- drzew iglastych o średnicy powyżej 20 cm i długości do 9,0 m,
- drzew liściastych o średnicy powyżej 20 cm i długości do 6,0 m,

do Obwodu Drogowego w Racocie przeprowadzi Wykonawca.

Miejsce odwozu gałęzi, karpiny, krzaków i pozostałych drzew wraz z kosztami utylizacji ustala swoim staraniem Wykonawca.

Wykonawca zobowiązany jest wykonać we własnym zakresie szacunek brakarski wraz z wyceną wartości pozyskanego drewna po jego wycince.

Organizacja ruchu (sterowanie ruchem) na czas wycinki drzew w obrębie lasów państwowych należy do Wykonawcy.

2.2.2. Roboty ziemne

Roboty ziemne należy prowadzić w sposób nie powodujący destrukcji podłoża i jego nawodnienia. Sposób wykonywania skarp wykopów powinien gwarantować ich stateczność. Miejsca odkładów wraz z kosztami ewentualnej rekultywacji ustala swoim staraniem Wykonawca. Grunt z wykopów nienadający się do wbudowania w nasyp należy odtransportować na składowisko Wykonawcy. Wykonawca jest również zobowiązany do utylizacji odpadów powstałych, wydobytych w trakcie realizacji robót budowlanych.

2.2.3. Roboty drogowe

Przy prowadzeniu robót nie należy dopuszczać do powstania szkód w przyległych obiektach oraz na sąsiadujących nieruchomościach. Należy unikać przerw w prowadzeniu robót, dostosowując harmonogram realizacji przedmiotu zamówienia do pracy zmianowej.

2.2.4. Odwodnienie

Należy zaprojektować odwodnienie drogi poprzez rowy drogowe trawiaste, zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne w rowach, w szczególności:

- w km ok. 2+720 zaprojektować zbiornik infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjny z geowłókniną wbudowaną w dno,
- na odcinku od km 0+942 do km 1+916 na rowach trawiastych zaprojektować przegrody filtracyjne.

Wody opadowe po podczyszczeniu odpływać będą do cieków powierzchniowych.

Na odcinkach, gdzie obwodnica biegnie w nasypach, których wysokość wynosi ponad 2,00 należy przewidzieć ujęcie wód opadowych ściekami betonowymi jednoskrzydłowymi i odprowadzenie do rowów przydrożnych ściekami skarpowymi. Odwodnienie ronda w km 3+757,30 na skrzyżowaniu z DP nr 4907P Gostyń-Grabonóg, należy przewidzieć kolektorami deszczowymi z wpustami ściekowymi. Dla podczyszczenia ścieków deszczowych na kolektorach przed wlotem do

odbiornika należy przewidzieć studnię osadnikową, należy przewidzieć krótki odcinek kolektora na wylocie ze zbiornika.

Na odcinkach od km 3+500 do km 3+670, oraz od km 3+800 do 3+950 należy przewidzieć umocnienie rowów, których dno jest poniżej lustra wód gruntowych. Stopy skarp kiską faszynową Ø 15 cm, skarpy narzutem kamiennym grubości 20 cm na geowłókninie do wysokości 10 cm powyżej zwierciadła wód gruntowych.

Na drogach poprzecznych należy przewidzieć odprowadzenie wód opadowych do projektowanych rowów przydrożnych.

Wiadukty odwodnić ujmując ścieki opadowe wpustami oraz odprowadzając je rurociągami do rowów.

Odwodnienie mostu należy przewidzieć poprzez wpusty i podwieszane kolektory deszczowe, które odprowadzać będą ścieki do studni, dalej do rowów przydrożnych.

Dla dróg dojazdowych należy przewidzieć powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych.

W ramach przedmiotu zamówienia, w celu płynnego przeprowadzenia wody w ciągu rowów pod przeszkodami (drogi poprzeczne, dojazdowe, zjazdy, chodniki) przewidzieć ułożenie rur HDPE z przyczółkami skarpowymi, studniami z osadnikami i wlotami z rowów:

- średnicy min. Ø 60 cm – pod zjazdami i chodnikami,
- średnicy min. Ø 80 cm – pod drogami bocznymi.

2.2.5. Nawierzchnia

Zamawiający dopuszcza zaprojektowanie konstrukcji zgodnie z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2014 r. Konstrukcje nawierzchni oraz jej wzmocnienie należy zaprojektować dla kategorii ruchu na podstawie prognozy ruchu (pomiar SDR z 2015 r.) dla dopuszczalnego nacisku na oś 115 kN/oś.

W Projekcie Konstrukcji Nawierzchni i Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych należy uwzględnić wymagania WT 2014.

Warunkiem przyjęcia proponowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jest zaprojektowanie i wykonanie:

- dla jezdni obwodnicy - ruch KR5

warstwa ścieralna	SMA,
warstwa wiążąca	beton asfaltowy,
podbudowa z betonu asfaltowego	beton asfaltowy,
warstwa podbudowy	mieszanka niezwiązana - kruszywo,
warstwa odcinająca	mieszanka związana C3/4,

- dla dróg dojazdowych – ruch KR2

warstwa ścieralna	beton asfaltowy,
warstwa wiążąca	beton asfaltowy,

- | | |
|--|--|
| warstwa podbudowy | mieszanka niezwiązana - kruszywo, |
| • dla chodników | |
| warstwa ścierna | betonowa kostka brukowa ułożona na podsypce cementowo-piaskowej, |
| warstwa podbudowy | mieszanka związana C3/4, |
| obrzeże betonowe | 8x30 cm, |
| • dla ścieżek rowerowych | |
| warstwa ścierna | beton asfaltowy, |
| warstwa podbudowy | mieszanka niezwiązana - kruszywo, |
| warstwa odcinająca | mieszanka związana C 3/4, |
| obrzeże betonowe | 8x30 cm, |
| • dla pierścieni rond: | |
| kostka kamienna granitowa o wysokości ok. 17 do 19 cm, | |
| zaprawa cementowo - piaskowa grubości 7 cm, | |
| podbudowa mieszanki związanej cementem C 16/20 o grubości 29 cm z wypełnieniem spoin żywicą epoksydową, | |
| warstwa odcinająca grubości 15 cm - mieszanka związana cementem C 3/4, | |
| obwiednia pierścienia wyspy - krawężnik betonowy 20x30 cm koloru czerwonego (ronda i skrzyżowania skanalizowane z przejściami dla pieszych), | |
| krawężnik trapezowy 20x30 cm wyniesiony 6 cm (pozostałe wyspy). | |
| • dla wysp kierunkowych: | |
| kostka brukowa betonowa grubości 8 cm, | |
| podbudowa z betonu grubości min. 15 cm, | |

2.2.6. Skrzyżowania

Skrzyżowania należy zaprojektować, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124) z uwzględnieniem klasy technicznej krzyżujących się dróg, prędkości projektowej, oraz natężenia ruchu.

Należy przewidzieć oświetlenie skrzyżowań oprawami LED.

2.2.7. Dodatkowe jezdnie (drogi dojazdowe)

W związku z budową drogi, część działek pozbawiona zostanie dostępu do drogi publicznej. Z uwagi na to, należy przewidzieć budowę dróg dojazdowych w ilości niezbędnej do zapewnienia właścicielom nieruchomości przyległych do drogi dostępności komunikacyjnej, zgodnie z ustawą o drogach publicznych.

Zjazdy publiczne wykonać jako bitumiczne (beton asfaltowy) o szerokości nie mniejszej niż 5,0 m plus pobocza o szerokości 1,0 m wyokrąglone promieniem $R_{\min.}=8,0$ m.

Drogi objazdowe na czas budowy

Projektowana droga objazdowa na czas budowy musi posiadać nawierzchnię bitumiczną, szerokość umożliwiającą swobodny przejazd w dwóch kierunkach. Konstrukcja nawierzchni dostosowana do obciążenia ruchem.

2.2.8. Chodniki, ścieżki rowerowe

Chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni zaprojektować o szerokości 2,0 m i pochyleniu poprzecznym $i = 2\%$ w kierunku jezdni, na podbudowie betonowej. Chodniki odsunięte od jezdni zaprojektować o szerokości 1,50 m. Pomiedzy krawędzią chodników, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosować opaskę gruntową szerokości 0,5 m. Chodniki należy wykonać z kostki betonowej koloru szarego gr. 8 cm.

Należy zaprojektować przejścia dla pieszych o szerokości 4,00 m. W miejscach przejść dla pieszych nawierzchnię chodnika należy zaniżyć w stosunku do krawędzi jezdni. Poza przejściami, gdzie chodnik przylega do jezdni przewidzieć wyniesienie chodnika 12 cm powyżej krawędzi jezdni. Zaprojektować chodniki i ścieżki rowerowe ograniczone obrzeżem betonowym 8x30 cm. Nawierzchnia ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego.

2.2.9. Zatoki i przystanki autobusowe

Konstrukcja zatoki autobusowej:*

- kostka betonowa koloru grafitowego gr. 8 cm, ułożona na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza C8/10 gr. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza C5/6 gr. 20 cm,
- stabilizacja podłoża cementem C1,5/2 gr. 10 cm

*W przypadku podłoża G1.

Krawężnik peronowy przewidziany dla ruchu autobusów wyniesiony na stałą wysokość od poziomu jezdni +18 cm.

W obrębie zatok należy przewidzieć miejsca pod wiaty przystankowe.

Należy zastosować wiatę przeznaczoną do umieszczania jej na otwartych terenach w trudnych warunkach atmosferycznych. Wiatę wykonać w całości z blachy ocynkowanej lakierowanej i wyposażyć w szybę umieszczoną z lewej tzw. najazdowej strony przystanku, tak aby ułatwić podróżnym obserwację drogi. Maksymalne wymiary wiaty to: szerokość 310 cm, głębokość 130 cm, wysokość 240 cm. Wyposażenie standardowe: ławka, tabliczka na rozkład jazdy. Wyposażenie dodatkowe: kosz na śmieci.

2.2.10. Urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami i prowadzeniem ruchu drogowego.

Do zadań Wykonawcy należy zabezpieczenie i przebudowa urządzeń obcych i uzbrojenia terenu, kolidujących z projektowaną obwodnicą zlokalizowanych na obszarze objętym przedmiotem zamówienia.

Na wykonanie powyższych zadań czyli usunięcie kolizji należy opracować projekty branżowe na etapie projektu budowlanego.

Dla branży energetycznej kosztorys powinien koniecznie zawierać m. in. wyodrębnione koszty usunięcia poszczególnych kolizji (wg nazw kolizji określonych w warunkach).

Wykonawca winien również zapewnić nadzór nad przebudową urządzeń obcych ze strony właścicieli sieci, pokryć koszty tego nadzoru oraz koszty projektów wykonawczych i odbioru robót.

2.2.11. Oznakowanie pionowe i poziome

- 1) Wykonanie czasowego, stałego oznakowania pionowego obejmuje montaż nowego i czasowego oznakowania pionowego wg zatwierdzonych projektów oraz utrzymanie i demontaż czasowego oznakowania po zakończeniu robót budowlanych.
- 2) Znaki drogowe winny spełniać warunki określone w WWiORB.
- 3) Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach” Załącznik do nr Dz.U.220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. oraz WWiORB.
- 4) Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe, kocie oczka (wtapiane) na łukach oraz w obrębie skrzyżowań. Wykonanie tego oznakowania winno być zgodne z wymogami zawartymi w Załączniku do Dz.U. nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. oraz WWiORB.
- 5) Do znaków pionowych zastosować folię odblaskową II generacji.
- 6) W miejscach włączenia w istniejące ciągi drogowe wszystkie znaki istniejące przewidzieć do wymiany.
- 7) W obrębie zatok autobusowych na długości peronów oraz przy przejściach dla pieszych należy zastosować oznakowanie poziome media-line (30 cm) (jako prefabrykat) w kolorze żółtym.
- 8) Całkowity zakres oznakowania poziomego zgodnie z projektem należy wykonać przed końcowym odbiorem robót.

2.2.12. Zieleń

Wykonawca we własnym zakresie przeprowadzi inwentaryzację zieleni, opracuje projekt zieleni uwzględniający zapisy decyzji środowiskowej.

Realizacja zagospodarowania zieleni na rondach nastąpi w oparciu o projekt nasadzeń. Do obowiązków Wykonawcy należy projekt i wykonanie nawodnienia rond.

Uwaga:

W okresie gwarancyjnym Zamawiający wymaga usunięcia uschniętych drzew i krzewów oraz dosadzenie w ich miejsce nowych.

2.2.13. Urządzenia BRD

Na wyspach kanalizujących ruch zastosować znaki aktywne (z dwóch stron wyspy) zasilane z sieci energetycznej lub w układzie hybrydowym z baterii słonecznej wraz z turbiną wiatrową. W obrębie wysp spowalniających zamontować bariery sprężyste.

Na rondach należy zastosować znaki aktywne (U-3a) zasilane z sieci na odrębnym obwodzie niezależnym od oświetlenia ronda.

Znaki aktywne montować w sposób umożliwiający ich łatwy demontaż na czas przejazdu pojazdów ponadnormatywnych np. posadowienie w gniazdach systemowych.

Oznakowanie w obrębie skrzyżowań, rond i na wszystkich wyspach dzielących zamontować w gniazdach systemowych.

Bariery i poręcze należy przewidzieć zgodnie z Dz.U. z 2000r. Nr 63, poz. 735 z późn. zm. oraz zgodnie z Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 z późn. zm. oraz zgodnie z Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych GDDKiA, Warszawa 2010.

W obrębie przejść pieszo-rowerowych oraz w obrębie wjazdów i zjazdów z obiektów ustawić należy poręcze chodnikowe U-12a.

Na całej długości nowobudowanego przebiegu drogi wojewódzkiej należy zaprojektować stalowe bariery ochronne.

2.2.14. Obiekty inżynierskie

Most na rzece Stara Kania.

1. Klasa obciążeń A +STANAG 150 (określić klasę MLC dla obiektu).
2. Obiekt jednoprzęsłowy.
3. Konstrukcja nośna z prefabrykatów strunobetonowych z monolityczną płytą zespalającą wykonaną „na mokro”, dopuszcza się wykonanie całego przęsła w formie żelbetowej płyty monolitycznej.
4. Nie dopuszcza się prefabrykatów typu „C” („U”) w konstrukcji nośnej przęsła.
5. Górna powierzchnia płyty pomostu powinna posiadać wykształtowane spadki poprzeczne oraz podłużne (min 0,5%).
6. Rozpiętość teoretyczna 14,50m.
7. Szerokość całkowita przęsła 12,52m.
8. Nie dopuszcza się przewieszenia płyty przęsłowej za ściankę zapleczną.
9. Posadowienie na palach prefabrykowanych.

-
10. Oczep pali wykonać w ściankach szczelnych traconych z grodziec stalowych o długości zapewniającej ich zakończenie w gruncie nośnym.
 11. Spód oczepu pali (fundament korpusu) wykonać przynajmniej 0,50m poniżej dna cieku.
 12. Przyczółki wykonać jako masywne, żelbetowe wykonane „na mokro” o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania zmian grubości ścian czołowych oraz skrzydeł.
 13. Nie dopuszcza się wykonania korpusów podpór z elementów prefabrykowanych.
 14. Nie dopuszcza się wykonania przyczółków ramowych, komorowych.
 15. Korpus przyczółka powinien umożliwić oparcie płyt przejściowych.
 16. Płyty przejściowe na całej szerokości korpusu podpór – pomiędzy skrzydłami.
 17. Przestrzeń pomiędzy płytami przejściowymi, a nawierzchnią drogową i chodnikiem wypełnić betonem.
 18. Skrzydła wykonać jako żelbetowe równoległe do osi obiektu.
 19. Na odziemnej powierzchni ścian korpusu oraz skrzydeł wykonać drenaż pionowy z geomembrany połączony z drenażem poziomym wyprowadzonym poza obiekt.
 20. Drenaż poziomy wykonać na korycie betonowym z rur drenarskich fi160mm w obsypce z gysu 8-16mm owinięty geowłókniną.
 21. Odziemne części podpór zabezpieczyć cienkowarstwową izolacją bitumiczną o łącznej grubości min. 2mm, izolację wyprowadzić min 15 cm ponad otaczający teren.
 22. Rura osłonowa dla przejścia kolektora odwodnieniowego przez korpus wykonana z HDPE (jeżeli występuje).
 23. Zastosować łożyska garnkowe lub elastomerowe (jeżeli występują).
 24. Zastosować dylatacje modułowe (jeżeli występują).
 25. Odślonięte powierzchnie betonowe zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez hydrofobizację. W przypadku różnic w kolorze powierzchni wykonanych elementów, zastosować hydrofobizację barwną w kolorze betonu.
 26. Hydroizolacja na płycie pomostu, ściance zapleczonej (z wywinięciem 1,0m na płytę przejściową) w technologii MMA, na bazie metakrylanu metylu.
 27. Pod kapami przewidzieć wykonanie dodatkowej warstwy ochronnej izolacji arkuszowej, wykonanej z papy termozgrzewalnej o grubości min.4mm.
 28. Oś odwodnienia pomostu wykonać pod krawężnikiem. W tej linii umieścić sączki w rozstawie maksimum 3,0m, natomiast wpusty (jeżeli występują) należy umieścić w linii odwodnienia jezdni (25cm od krawężnika).
 29. W linii odwodnienia płyty pomostu (pod krawężnikiem) wykonać dren z kruszywa skał magmowych otoczonych żywicą epoksydową. Na całej długości drenu umieścić dodatkowo prefabrykowany dren szerokości min. 45mm składający się z rdzenia w postaci specjalnie plecionej taśmy z grubych włókien poliestrowych usztywnionej dodatkowo dwoma drutami stalowymi umieszczonymi na jej krawędziach i warstwy zewnętrznej – wykonanej z włókniny poliestrowej o minimalnej gramaturze 250

-
- g/m² owijającej rdzeń 1,5 krotnie, połączonych wzdłużnie podwójnym szwem. Zastosowany dren powinien spełniać następujące wymagania: odporność na wysoką temperaturę $\geq 230^{\circ}\text{C}$, wytrzymałość na rozciąganie ≥ 18 kN.
30. Odwodnienie pomostu wykonać jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE, PP.
 31. Odwodnienie sprowadzić rurami spustowymi po ścianie przyczółka do najbliższego rowu. Miejsce wylotu umocnić elementami betonowymi, z narzutem kamiennym o średnicy przynajmniej 80mm, minimum 1,00m od wylotu rury spustowej.
 32. Nie dopuszcza się prowadzenia kolektora zbiorczego wewnątrz konstrukcji przęsła.
 33. W przypadku konieczności lokalizacji wpustu na obiekcie należy je umieścić w linii odwodnienia w jezdni,
 34. Wpust powinien być wyposażony w osadnik oraz posiadać płynną regulację wysokościową.
 35. Krawężniki kamienne 20x20 cm ustawione na ławie z gysu bazaltowego 4 – 6mm otoczonego żywicą epoksydową, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie,
 36. Nie dopuszcza się tzw. krawężników samokotwiących.
 37. Kapy żelbetowe, monolityczne, dylatowane co max 3m na głębokość 20mm,
 38. Na długości skrzydeł, kapę należy wykonać jako oczep skrzydła, a przestrzeń między krawężnikiem, a skrzydłem obrukować. Bariery drogowe powinny posiadać niezależny fundament.
 39. Nawierzchnia na kapach chodnikowych z emulsji wykonanej z syntetycznego asfaltu modyfikowanego polimerami wypełnionej grysem bazaltowym. Materiał ułożyć do połowy szerokości krawężnika.
 40. Warstwę wiążącą i ścieralną nawierzchni wykonać z asfaltu twardolanego, minimalna grubość pojedynczej warstwy 4cm.
 41. W przypadku konstrukcji obiektu nie wymagającej stosowania urządzeń dylatacyjnych, na styku nawierzchni obiektu i drogi zastosować siatki wzmacniające.
 42. Gzyms w postaci desek gzymsowych wykonanych z polimerobetonu. Deski wykonać jako mocowane do kap chodnikowych za pomocą pętli wykonanych ze stali nierdzewnej o średnicy 10mm,
 43. Dopuszcza się zastosowanie desek gzymsowych z laminatu poliestrowo-szklanego (w tym przypadku, bez nacięcia kapy wzdłuż deski).
 44. Przestrzeń pomiędzy deskami gzymsowymi wypełnić materiałem trwaleelastycznym na całej wysokości desek.
 45. Wymaga się wykonania nacięć wzdłuż krawężnika oraz desek gzymsowych na głębokość 20 mm wraz z wypełnieniem materiałem trwaleplastycznym,
 46. Przy krawężnikach wykonać przeciwspadek z asfaltu twardolanego o szerokości 25cm i pochyleniu poprzecznych min 4% w kierunku linii odwodnienia jezdni,
 47. Nie dopuszcza się stosowania ścieku przykrawężnikowego z korytek,

-
48. Bariery mostowe powinny spełniać wymagania stawiane w normie PN-EN 1317 i powinny posiadać odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa, na rysunkach należy przewidzieć miejsce dla zamontowania wybranego rozwiązania w postaci zakreskowanej powierzchni,
 49. Bariery montować po wykonaniu kompletnej nawierzchni na kapach chodnikowych za pomocą kotew mechaniczno – chemicznych. Nie dopuszcza się ustawiania słupków na podlewkach, podstawy słupków dostosować do pochylenia poprzecznego kap chodnikowych.
 50. Balustrady zabezpieczające (jeżeli występują) wykonane z elementów stalowych ocynkowanych, pochwyt oraz słupki wykonane z rur okrągłych lub kwadratowych mocowane do pomostu za pomocą kotew mechaniczno - chemicznych, nie dopuszcza się stawiania słupków na podlewkach. Balustrady montować po całkowitym wykonaniu nawierzchni na kapach chodnikowych.
 51. Balustrady i bariery zabezpieczone antykorozyjnie wyłącznie przez cynkowanie ogniowe.
 52. Średnica pochwyty dla balustrad i poręczy przy schodach skarpowych minimum 50mm, grubość ścianki 2,8mm.
 53. Średnica słupków balustrad i poręczy przy schodach skarpowych minimum 50mm, grubość ścianki minimum 2,8mm.
 54. Wystające fragmenty kotew (dotyczy balustrad, barier i słupków ekranów) zabezpieczyć materiałem trwale plastycznym na bazie kauczuku.
 55. Nie dopuszcza się spawania elementów balustrady na budowie, połączenia segmentów wykonać jako skręcane.
 56. Dopuszcza się zastosowanie balustrad aluminiowych.
 57. Wzdłuż krawędzi obiektu oraz na dojazdach zamontować ekrany przeciwoślśniowe. Konstrukcja nośna z kształtowników stalowych ocynkowanych ogniowo. Wypełnienie z szczelnych paneli drewnianych impregnowanych ciśnieniowo przed wilgocią, korozją biologiczną, agresywnym środowiskiem chemicznym i działaniem ognia. Parametry drewna: klasa odpowiadająca co najmniej K27, pęknięcia niedopuszczalne, nie dopuszcza się sęków na krawędziach. Powierzchnie drewniane na styku z konstrukcją nośną (słupki) należy zabezpieczyć przed gniciem, np. izolacja z PCV. Długość i wysokość ekranów zgodnie z decyzją środowiskową.
 58. Słupki ekranów przeciwoślśniowych montować po wykonaniu kompletnej nawierzchni na kapach chodnikowych, za pomocą kotew mechaniczno – chemicznych. Nie dopuszcza się ustawiania słupków na podlewkach, podstawy słupków dostosować do pochylenia poprzecznego kap chodnikowych.
 59. Stożki przy przyczółkach umocnione kostką kamienną układaną na betonie C16/20. Umocnienie skarpy wykonać w obrzeżach betonowych. Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek żelbetowy o minimalnych wymiarach 30x80 a jego długość dostosować do podstawy umocnienia. Murek powinien być dylatowany co 4 metry na całej swojej wysokości, Dylatacje mają dzielić murek na osobne elementy. Spoiny między

-
- kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro. Po wykonanym fugowaniu lico kostki kamiennej należy oczyścić z pozostałości betonu,
60. Schody skarpowe wykonać przy obu przyczółkach obiektu.
 61. W przypadku mocowania poręczy przy schodach skarpowych do skrzydeł, mocowanie należy wykonać z nierdzewnych kotew wklejanych chemicznie.
 62. Znaki geodezyjne wykonać ze stali nierdzewnej.

Wiadukt nad linią PKP

1. Klasa obciążeń A +STANAG 150 (określić klasę MLC dla obiektu).
2. Obiekt jednoprzęsłowy.
3. Konstrukcja nośna z prefabrykatów strunobetonowych z monolityczną płytą zespalającą wykonaną „na mokro”.
4. Górna powierzchnia płyty pomostu powinna posiadać wykształtowane spadki poprzeczne oraz podłużne (min 0,5%).
5. Rozpiętość teoretyczna 26,20m.
6. Szerokość całkowita przęsła 16,00m.
7. Nie dopuszcza się przewieszenia płyty przęsłowej za ściankę zapleczną.
8. Posadowienie bezpośrednie lub na palach prefabrykowanych.
9. Przyczółki wykonać jako masywne, żelbetowe wykonane „na mokro” o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania zmian grubości ścian czołowych oraz skrzydeł.
10. Nie dopuszcza się wykonania korpusów podpór z elementów prefabrykowanych.
11. Nie dopuszcza się wykonania przyczółków ramowych, komorowych.
12. Korpus przyczółka powinien umożliwić oparcie płyt przejściowych.
13. Płyty przejściowe na całej szerokości korpusu podpór – pomiędzy skrzydłami.
14. Przestrzeń pomiędzy płytami przejściowymi, a nawierzchnią drogową i chodnikiem wypełnić betonem.
15. Skrzydła wykonać jako żelbetowe równoległe do osi obiektu.
16. Na odziemnej powierzchni ścian korpusu oraz skrzydeł wykonać drenaż pionowy z geomembrany połączony z drenażem poziomym wyprowadzonym poza obiekt.
17. Drenaż poziomy wykonać na korycie betonowym z rur drenarskich fi160mm w obsypce z grysu 8-16mm owinięty geowłókniną.
18. Odziemne części podpór zabezpieczyć cienkowarstwową izolacją bitumiczną o łącznej grubości min. 2mm, izolację wyprowadzić min 15 cm ponad otaczający teren.
19. Rura osłonowa dla przejścia kolektora odwodnieniowego przez korpus wykonana z HDPE.
20. Zastosować łożyska garnkowe.
21. Zastosować dylatacje modułowe.
22. Odslonięte powierzchnie betonowe zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez hydrofobizację. W przypadku różnic w kolorze powierzchni wykonanych elementów, zastosować hydrofobizację barwną w kolorze betonu.

-
23. Hydroizolacja na płycie pomostu, ścianie zapleczonej (z wywinięciem 1,0m na płytę przejściową) wykonać hydroizolację arkuszową, grubowarstwową wykonaną z pap, przeznaczonych do stosowania na obiektach inżynierskich, posiadającą osnowę z włókniny poliestrowej powleczonej obustronnie masą bitumiczną modyfikowaną kopolimerem SBS o grubości arkusza >>5,00 mm i grubości masy bitumicznej pod osnową min.>>3,00 mm.
 24. Pod kapami przewidzieć wykonanie dodatkowej warstwy ochronnej izolacji arkuszowej, wykonanej z papy termozgrzewalnej o grubości min.4mm
 25. Zamawiający dopuszcza wykonanie izolacji w technologii MMA, na bazie metakrylanu metylu.
 26. Oś odwodnienia pomostu wykonać pod krawężnikiem. W tej linii umieścić sączki w rozstawie maksimum 3,0m, natomiast wpusty (jeżeli występują) należy umieścić w linii odwodnienia jezdni (25cm od krawężnika).
 27. W linii odwodnienia płyty pomostu (pod krawężnikiem) wykonać dren z kruszywa skał magmowych otoczonych żywicą epoksydową. Na całej długości drenu umieścić dodatkowo prefabrykowany dren szerokości min. 45mm składający się z rdzenia w postaci specjalnie plecionej taśmy z grubych włókien poliestrowych usztywnionej dodatkowo dwoma drutami stalowymi umieszczonymi na jej krawędziach i warstwy zewnętrznej – wykonanej z włókniny poliestrowej o minimalnej gramaturze 250 g/m² owijającej rdzeń 1,5 krotnie, połączonych wzdłużnie podwójnym szwem. Zastosowany dren powinien spełniać następujące wymagania: odporność na wysoką temperaturę $\geq 230^{\circ}\text{C}$, wytrzymałość na rozciąganie ≥ 18 kN.
 28. Odwodnienie pomostu wykonać jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE, PP.
 29. Odwodnienie sprowadzić rurami spustowymi po ścianie przyczółka do najbliższego rowu. Miejsce wylotu umocnić elementami betonowymi, z narzutem kamiennym o średnicy przynajmniej 80mm, minimum 1,00m od wylotu rury spustowej.
 30. Nie dopuszcza się prowadzenia kolektora zbiorczego wewnątrz konstrukcji przęsła.
 31. W przypadku konieczności lokalizacji wpustu na obiekcie należy je umieścić w linii odwodnienia w jezdni,
 32. Wpust powinien być wyposażony w osadnik oraz posiadać płynną regulację wysokościową.
 33. Krawężniki kamienne 20x20 cm ustawione na ławie z gysu bazaltowego 4 – 6mm otoczonego żywicą epoksydową, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie,
 34. Nie dopuszcza się tzw. krawężników samokotwiących.
 35. Kapy żelbetowe, monolityczne, dylatowane co max 3m na głębokość 20mm,

-
36. Na długości skrzydeł, kapę należy wykonać jako oczep skrzydeł, a przestrzeń między krawężnikiem a skrzydłem obrukować. Bariery drogowe powinny posiadać niezależny fundament.
 37. Nawierzchnia na kapach chodnikowych z emulsji wykonanej z syntetycznego asfaltu modyfikowanego polimerami wypełnionej grysem bazaltowym. Materiał ułożyć do połowy szerokości krawężnika.
 38. Warstwę wiążącą i ścieralną nawierzchni wykonać z asfaltu twardolanego, minimalna grubość pojedynczej warstwy 4cm,
 39. Gzyms w postaci desek gzymsowych wykonanych z polimerobetonu. Deski wykonać jako mocowane do kap chodnikowych za pomocą pętli wykonanych ze stali nierdzewnej o średnicy 10mm,
 40. Dopuszcza się zastosowanie desek gzymsowych z laminatu poliestrowo-szklanego (w tym przypadku, bez nacięcia kapy wzdłuż deski).
 41. Przestrzeń pomiędzy deskami gzymsowymi wypełnić materiałem trwaleelastycznym na całej wysokości desek.
 42. Wymaga się wykonania nacięć wzdłuż krawężnika oraz desek gzymsowych na głębokość 20 mm wraz z wypełnieniem materiałem trwaleplastycznym,
 43. Przy krawężnikach wykonać przeciwspadek z asfaltu twardolanego o szerokości 25cm i pochyleniu poprzecznych min 4% w kierunku linii odwodnienia,
 44. Nie dopuszcza się stosowania ścieku przykrawężnikowego z korytek,
 45. Bariery mostowe powinny spełniać wymagania stawiane w normie PN-EN 1317 i powinny posiadać odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa, na rysunkach należy przewidzieć miejsce dla zamontowania wybranego rozwiązania w postaci zakreskowanej powierzchni,
 46. Bariery montować po wykonaniu kompletnej nawierzchni na kapach chodnikowych za pomocą kotew mechaniczno – chemicznych. Nie dopuszcza się ustawiania słupków na podlewkach, podstawy słupków dostosować do pochylenia poprzecznego kap chodnikowych,
 47. Balustrady zabezpieczające i ekrany przeciwporażeniowe wykonane z elementów stalowych ocynkowanych, pochwyty oraz słupki wykonane z rur okrągłych lub kwadratowych mocowane do pomostu za pomocą kotew mechaniczno - chemicznych, nie dopuszcza się stawiania słupków na podlewkach. Balustrady montować po całkowitym wykonaniu nawierzchni na kapach chodnikowych.
 48. Balustrady i bariery zabezpieczone antykorozyjnie wyłącznie przez cynkowanie ogniowe.
 49. Średnica pochwyty dla balustrad i poręczy przy schodach skarpowych minimum 50mm, grubość ścianki 2,8mm.
 50. Średnica słupków balustrad i poręczy przy schodach skarpowych minimum 50mm, grubość ścianki minimum 2,8mm.
 51. Wystające fragmenty kotew (dotyczy balustrad i barier) zabezpieczyć materiałem trwale plastycznym na bazie kauczuku.

-
52. Nie dopuszcza się spawania elementów balustrady na budowie, połączenia segmentów wykonać jako skręcane.
 53. Dopuszcza się zastosowanie balustrad aluminiowych.
 54. Stożki przy przyczółkach umocnione kostką kamienną układaną na betonie C16/20. Umocnienie skarpy wykonać w obrzeżach betonowych. Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek żelbetowy o minimalnych wymiarach 30x80 a jego długość dostosować do podstawy umocnienia. Murek powinien być dylatowany co 4 metry na całej swojej wysokości, Dylatacje mają dzielić murek na osobne elementy. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro. Po wykonanym fugowaniu lico kostki kamiennej należy oczyścić z pozostałości betonu,
 55. Schody skarpowe wykonać przy obu przyczółkach obiektu.
 56. W przypadku mocowania poręczy przy schodach skarpowych do skrzydeł, mocowanie należy wykonać z nierdzewnych kotew wklejanych chemicznie.
 57. Znaki geodezyjne wykonać ze stali nierdzewnej.
 58. Wykonać próbne obciążenie statyczne.

Wiadukt nad DK12

1. Klasa obciążeń A +STANAG 150 (określić klasę MLC dla obiektu).
2. Obiekt jednoprzęsłowy.
3. Konstrukcja nośna monolityczna, dwudźwigarowa, z betonu sprężonego.
4. Górna powierzchnia płyty pomostu powinna posiadać wykształtowane spadki poprzeczne oraz podłużne (min 0,5%).
5. Rozpiętość teoretyczna 31,20m.
6. Szerokość całkowita przęsła 18,70m.
7. Nie dopuszcza się przewieszenia płyty przęsłowej za ściankę zapleczną.
8. Posadowienie bezpośrednie lub na palach prefabrykowanych.
9. Przyczółki wykonać jako masywne, żelbetowe wykonane „na mokro” o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania zmian grubości ścian czołowych oraz skrzydeł.
10. Nie dopuszcza się wykonanie korpusów podpór z elementów prefabrykowanych.
11. Nie dopuszcza się wykonania przyczółków ramowych, komorowych.
12. Korpus przyczółka powinien umożliwić oparcie płyt przejściowych.
13. Płyty przejściowe na całej szerokości korpusu podpór – pomiędzy skrzydłami.
14. Przestrzeń pomiędzy płytami przejściowymi, a nawierzchnią drogową i chodnikiem wypełnić betonem.
15. Skrzydła wykonać jako żelbetowe równoległe do osi obiektu.
16. Na odziemnej powierzchni ścian korpusu oraz skrzydeł wykonać drenaż pionowy z geomembrany połączony z drenażem poziomym wyprowadzonym poza obiekt.
17. Drenaż poziomy wykonać na korycie betonowym z rur drenarskich fi160mm w obsypce z gysu 8-16mm owinięty geowłókniną.

-
18. Odziemne części podpór zabezpieczyć cienkowarstwową izolacją bitumiczną o łącznej grubości min. 2mm, izolację wyprowadzić min 15 cm ponad otaczający teren.
 19. Rura osłonowa dla przejścia kolektora odwodnieniowego przez korpus wykonana z HDPE.
 20. Zastosować łożyska garnkowe.
 21. Zastosować dylatacje modułowe.
 22. Odsłonięte powierzchnie betonowe zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez hydrofobizację. W przypadku różnic w kolorze powierzchni wykonanych elementów, zastosować hydrofobizację barwną w kolorze betonu.
 23. Hydroizolacja na płycie pomostu, ścianie zapleczej (z wywinięciem 1,0m na płytę przejściową) wykonać hydroizolację arkuszową, grubowarstwową wykonaną z pap, przeznaczonych do stosowania na obiektach inżynierskich, posiadającą osnowę z włókniny poliestrowej powleczonej obustronnie masą bitumiczną modyfikowaną kopolimerem SBS o grubości arkusza >>5,00 mm i grubości masy bitumicznej pod osnową min.>>3,00 mm.
 24. Pod kapami przewidzieć wykonanie dodatkowej warstwy ochronnej izolacji arkuszowej, wykonanej z papy termozgrzewalnej o grubości min.4mm
 25. Zamawiający dopuszcza wykonanie izolacji w technologii MMA, na bazie metakrylanu metylu.
 26. Oś odwodnienia pomostu wykonać pod krawężnikiem. W tej linii umieścić sączki w rozstawie maksimum 3,0m, natomiast wpusty (jeżeli występują) należy umieścić w linii odwodnienia jezdni (25cm od krawężnika).
 27. W linii odwodnienia płyty pomostu (pod krawężnikiem) wykonać dren z kruszywa skał magmowych otoczonych żywicą epoksydową. Na całej długości drenu umieścić dodatkowo prefabrykowany dren szerokości min. 45mm składający się z rdzenia w postaci specjalnie plecionej taśmy z grubych włókien poliestrowych usztywnionej dodatkowo dwoma drutami stalowymi umieszczonymi na jej krawędziach i warstwy zewnętrznej – wykonanej z włókniny poliestrowej o minimalnej gramaturze 250 g/m² owijającej rdzeń 1,5 krotnie, połączonych wzdłużnie podwójnym szwem. Zastosowany dren powinien spełniać następujące wymagania: odporność na wysoką temperaturę $\geq 230^{\circ}\text{C}$, wytrzymałość na rozciąganie ≥ 18 kN.
 28. Odwodnienie pomostu wykonać jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE, PP.
 29. Odwodnienie sprowadzić rurami spustowymi po ścianie przyczółka do najbliższego rowu. Miejsce wylotu umocnić elementami betonowymi, z narzutem kamiennym o średnicy przynajmniej 80mm, minimum 1,00m od wylotu rury spustowej.
 30. Nie dopuszcza się prowadzenia kolektora zbiorczego wewnątrz konstrukcji przęsła.
 31. W przypadku konieczności lokalizacji wpustu na obiekcie należy je umieścić w linii odwodnienia w jezdni,
 32. Wpust powinien być wyposażony w osadnik oraz posiadać płynną regulację wysokościową.

-
33. Krawężniki kamienne 20x20 cm ustawione na ławie z gysu bazaltowego 4 – 6mm otoczonego żywicą epoksydową, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie,
 34. Nie dopuszcza się tzw. krawężników samokotwiących.
 35. Wzdłuż krawężników kapy w pasie dzielącym należy wykonać odwodnienia liniowe z drenaży (patrz punkt. 3.25), sączków w rozstawie 3,0m z podwieszonym do konstrukcji przewodem zbiorczym.
 36. Kapy żelbetowe, monolityczne, dylatowane co max 3m na głębokość 20mm,
 37. Na długości skrzydeł, kapę należy wykonać jako oczep skrzydeł, a przestrzeń między krawężnikiem a skrzydłem obrukować. Bariery drogowe powinny posiadać niezależny fundament.
 38. Nawierzchnia na kapach chodnikowych z emulsji wykonanej z syntetycznego asfaltu modyfikowanego polimerami wypełnionej grysem bazaltowym. Materiał ułożyć do połowy szerokości krawężnika.
 39. Warstwę wiążącą i ścieralną nawierzchni wykonać z asfaltu twardolanego, minimalna grubość pojedynczej warstwy 4cm,
 40. Gzyms w postaci desek gzymsowych wykonanych z polimerobetonu. Deski wykonać jako mocowane do kap chodnikowych za pomocą pętli wykonanych ze stali nierdzewnej o średnicy 10mm,
 41. Dopuszcza się zastosowanie desek gzymsowych z laminatu poliestrowo-szklanego (w tym przypadku, bez nacięcia kapy wzdłuż deski).
 42. Przestrzeń pomiędzy deskami gzymsowymi wypełnić materiałem trwaleelastycznym na całej wysokości desek.
 43. Wymaga się wykonania nacięć wzdłuż krawężnika oraz desek gzymsowych na głębokość 20 mm wraz z wypełnieniem materiałem trwaleplastycznym,
 44. Przy krawężnikach wykonać przeciwspadek z asfaltu twardolanego o szerokości 25cm i pochyleniu poprzecznych min 4% w kierunku linii odwodnienia,
 45. Nie dopuszcza się stosowania ścieku przykrawężnikowego z korytek,
 46. Bariery mostowe powinny spełniać wymagania stawiane w normie PN-EN 1317 i powinny posiadać odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa, na rysunkach należy przewidzieć miejsce dla zamontowania wybranego rozwiązania w postaci zakreskowanej powierzchni,
 47. Bariery montować po wykonaniu kompletnej nawierzchni na kapach chodnikowych za pomocą kotew mechaniczno – chemicznych. Nie dopuszcza się ustawiania słupków na podlewkach, podstawy słupków dostosować do pochylenia poprzecznego kap chodnikowych,
 48. Balustrady zabezpieczające wykonane z elementów stalowych ocynkowanych, pochwyt oraz słupki wykonane z rur okrągłych lub kwadratowych mocowane do pomostu za pomocą kotew mechaniczno - chemicznych, nie dopuszcza się stawiania słupków na podlewkach. Balustrady montować po całkowitym wykonaniu nawierzchni na kapach chodnikowych.
 49. Balustrady i bariery zabezpieczone antykorozyjnie wyłącznie przez cynkowanie ogniowe.

-
50. Średnica pochwytu dla balustrad i poręczy przy schodach skarpowych minimum 50mm, grubość ścianki 2,8mm.
 51. Średnica słupków balustrad i poręczy przy schodach skarpowych minimum 50mm, grubość ścianki minimum 2,8mm.
 52. Wystające fragmenty kotew (dotyczy balustrad i barier) zabezpieczyć materiałem trwale plastycznym na bazie kauczuku.
 53. Nie dopuszcza się spawania elementów balustrady na budowie, połączenia segmentów wykonać jako skręcane.
 54. Dopuszcza się zastosowanie balustrad aluminiowych.
 55. Stożki przy przyczółkach umocnione kostką kamienną układaną na betonie C16/20. Umocnienie skarpy wykonać w obrzeżach betonowych. Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek żelbetowy o minimalnych wymiarach 30x80 a jego długość dostosować do podstawy umocnienia. Murek powinien być dylatowany co 4 metry na całej swojej wysokości, Dylatacje mają dzielić murek na osobne elementy. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro. Po wykonanym fugowaniu lico kostki kamiennej należy oczyścić z pozostałości betonu,
 56. Schody skarpowe wykonać przy obu przyczółkach obiektu.
 57. W przypadku mocowania poręczy przy schodach skarpowych do skrzydeł, mocowanie należy wykonać z nierdzewnych kotew wklejanych chemicznie.
 58. Znaki geodezyjne wykonać ze stali nierdzewnej.
 59. Wykonać próbne obciążenie statyczne.

Most na rowie Bodzewskim

1. Klasa obciążeń A +STANAG 150 (określić klasę MLC dla obiektu).
2. Obiekt jednoprzęsłowy.
3. Konstrukcja nośna ramowa, żelbetowa, monolityczna.
4. Światło poziome zapewniające przeprowadzenie rowu oraz przejścia dla zwierząt średnich o szerokości co najmniej 7,5m i wysokości nie mniej niż 3,0m, zgodnie z decyzją środowiskową.
5. Szerokość obiektu dostosowana do układu drogowego, z uwzględnieniem ekranów przeciwolścieniowych i barier drogowych.
6. Spód fundamentów wykonać przynajmniej 0,50m poniżej dna cieku.
7. Przyczółki wykonać jako masywne, żelbetowe wykonane „na mokro” o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania zmian grubości ścian czołowych oraz skrzydeł.
8. Nie dopuszcza się wykonania korpusów podpór z elementów prefabrykowanych.
9. Nie dopuszcza się wykonania przyczółków ramowych, komorowych.
10. Korpus przyczółka powinien umożliwić oparcie płyt przejściowych.
11. Płyty przejściowe na całej szerokości korpusu podpór – pomiędzy skrzydłami.
12. Skrzydła wykonać jako żelbetowe.

13. Pozostałe elementy zaprojektowanego mostu wg wytycznych jak dla obiektów mostowych.

Przepusty na pozostałych ciekach

1. Klasa obciążeń A +STANAG 150.
2. Przepusty jednootworowe.
3. Konstrukcja łukowo-kołowa, stalowa, spiralnie karbowana o wymiarach minimum 2,0x1,5m wg zaleceń decyzji środowiskowej, z zabezpieczeniem antykorozyjnym w postaci warstwy ocynku grubości minimum 42µm oraz powłoki polimerowej minimum 300 µm.
4. Wykonać półki dla zwierząt małych (z zachowaniem skrajni szerokość 0,5m i wysokość 1,0m) wg zaleceń decyzji środowiskowej.
5. Pod wlotem i wylotem przepustu należy wykonać ścianki żelbetowe o minimalnych wymiarach 30x80cm o długości dostosowanej do szerokości dna cieku wodnego.
6. Wykonać wieńce żelbetowe z kapinosem na końcach przepustu.
7. Pochylenie skarp na wlocie i wylocie 1:1,5.
8. Skarpy nasypów wykonać jako umocnienie wykonane z kostki kamiennej ułożonej na betonie C16/20 grubości minimum 10cm z obrzeżem betonowym (boki oraz góra umocnienia). Zakres wykonania: szerokość obiektu plus po 2,0m od krawędzi wieńca, całą wysokość skarpy oraz pobocza. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro.
9. Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek żelbetowy o minimalnych wymiarach 30x80cm a jego długość dostosować do podstawy umocnienia.
10. Bariery nad przepustami dostosować do wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku (Dz.U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
11. Stalowe bariery sprężyste muszą posiadać znak CE zgodny z normą PN-EN 1317, na rysunkach należy przewidzieć miejsce dla zamontowania wybranego rozwiązania,
12. Bariery zabezpieczone poprzez ocynkowanie ogniowe bez dodatkowych powłok malarskich,
13. Pozostałe warunki zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku (Dz.U. Nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 roku) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

Pozostałe przepusty o średnicy fi 100 cm i mniej.

1. Klasa obciążeń A +STANAG 150.
2. Wykonać z rur karbowanych HDPE.
3. Przepusty jednootworowe.
4. Dopuszcza się ścięcie rur z dostosowaniem do pochylenia skarpy, przy czym cięcie wykonać fabrycznie.
5. Pochylenie skarp na wlocie i wylocie 1:1,5.

-
6. Pod wlotem i wylotem przepustu należy wykonać gurdy żelbetowe o minimalnych wymiarach 30x80cm o długości dostosowanej do szerokości dna cieku wodnego.
 7. Skarpy nasypów wykonać jako umocnienie wykonane z kostki kamiennej ułożonej na betonie C16/20 grubości minimum 10cm z obrzeżem betonowym (boki oraz góra umocnienia). Zakres wykonania: szerokość obiektu plus po 2,0m od krawędzi wieńca, całą wysokość skarpy oraz pobocza. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro.
 8. Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek żelbetowy o minimalnych wymiarach 30x80cm a jego długość dostosować do podstawy umocnienia.
 9. Pozostałe warunki zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku (Dz.U. Nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 roku) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

2.2.15. Uwarunkowania wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu

W projekcie koncepcyjnym proj. obwodnicy uzyskano informację od Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu, Delegatura w Lesznie, że na trasie wariantu I zarejestrowane zostało 10 wyznaczonych stanowisk archeologicznych.

W związku z powyższym na wstępnym etapie projektowania należy uzgodnić z Wielkopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków przebieg planowanej trasy oraz warunki prowadzenia prac ziemnych.

Ze względu na charakter przedmiotu zamówienia w ramach, której realizowane będą roboty związane z przemieszczaniem dużych mas ziemi, nie wyklucza się możliwości wystąpienia innych stanowisk archeologicznych, które mogą być ujawnione podczas prac ziemnych.

W kwocie kontraktowej należy przewidzieć możliwość wykonania wszelkich badań archeologicznych, które w wyniku uzgodnionej trasy i warunków prowadzenia prac ziemnych będą wymagane przez WWKZ.

W przypadku wydania przez WWKZ opinii, decyzji nakazującej wykonanie określonych badań archeologicznych (np.: sondażowych, powierzchniowych, wykopaliskowych, ratowniczych nadzorów, itp.) należy wypełnić wszystkie wymagania z nimi związane, określone przez WWKZ.

2.2.16. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedmiotu zamówienia

Sposób prowadzenia robót oraz zagospodarowania odpadów powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięcia winny być zgodne z wymaganiami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji oraz zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. z 2013 roku, poz. 21 z późn. zm.).

2.2.17. Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W okresie trwania budowy i wykańczania robót Wykonawca będzie podejmować wszelkie kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i

norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać m.in.: uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania. Roboty szczególnie hałaśliwe będą wykonywane w porze dziennej tj. między godz. 6.00 a 22.00.

Wykonawca ma obowiązek zapewnienia na czas wykonywania Robót, zespołu środowiskowego w celu zagwarantowania czynnej ochrony flory i fauny oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji i pozwoleń, a także podejmowania innych działań wynikających z decyzji organów ochrony środowiska i prowadzenia działań interwencyjnych. Nadzór nad prawidłowością działania zespołu środowiskowego sprawuje nadzór przyrodniczy z ramienia Inżyniera Projektu. Sposób realizacji działań podlega uzgodnieniu przez Inżyniera Projektu. Zespół, w zależności od potrzeb, winien składać się z następujących specjalistów m.in.: entomologa, herpetologa, ornitologa.

2.2.18. Tablice informacyjne

W ramach promocji Wykonawca ma obowiązek wykonać i zamontować tablice informacyjne i pamiątkowe dla projektu współfinansowanego z Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2014 - 2020.

Projekty tablic należy bezwzględnie uzgodnić z Zamawiającym.

2.3. Wymagania materiałowe

Wykonawca będzie stosował tylko materiały spełniające wymogi określone w ustawie Prawo Budowlane, będące zgodne z polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, oraz posiadające odpowiednie certyfikaty, deklaracje zgodności i aprobaty.

Wykonawca jest odpowiedzialny za spełnienie wymagań jakościowych materiałów.

2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty

2.4.1. Wykonawca przedkłada jako załącznik do oferty:

- 9) Wypełniony Wykaz Cen

2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy

Po podpisaniu umowy Wykonawca opracuje dokumentację projektową obejmującą wszystkie branże, wszystkie obiekty oraz urządzenia (w tym drogowe, inżynierskie, infrastruktury technicznej i inne), wchodzące w skład przedmiotu zamówienia i na jej podstawie uzyska zgodę właściwego organu na prowadzenie robót.

Mapa do celów projektowych musi być zaktualizowana do stanu rzeczywistego i przyjęta do odpowiedniej jednostki zasobu geodezyjnego jako mapa mogąca służyć do celów projektowych.

Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania dokumentacji podziałowej, po wcześniejszej akceptacji linii rozgraniczających przez Zamawiającego.

2.5.1. Projekty budowlane i wykonawcze

Projekty budowlane i wykonawcze muszą być przedstawione do akceptacji Zamawiającemu.

- 1) Projekty budowlane i wykonawcze powinny uwzględniać wszystkie elementy przedmiotu zamówienia oraz stan prawny na dzień przekazania dokumentacji Zamawiającemu.
- 2) Projekty budowlane i wykonawcze powinny zostać opracowane w oparciu o:
 - niniejszy Program funkcjonalno-użytkowy,
 - decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - pozyskane przez Wykonawcę uzgodnienia, opinie i decyzje wymagane przez obowiązujące przepisy,
 - opinie Urzędów Gmin. Zastosowanie rozwiązań wynikających z opinii Urzędów Gmin uwzględnić w projekcie po konsultacji z Zamawiającym.
- 3) Projekty winny być opracowane na podstawie:
 - aktualnych map sytuacyjno – wysokościowych do celów projektowych i map ewidencyjnych,
 - własnych pomiarów sytuacyjno - wysokościowych stanowiących podstawę do opracowania elementów dokumentacji.
- 4) Szczegółowe specyfikacje techniczne - opracować w układzie obejmującym wszystkie występujące w przedmiocie zamówienia roboty, w oparciu o aktualne Ogólne Specyfikacje Techniczne opracowane przez Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego dla GDDKiA oraz WWiORB (będące częścią składową niniejszego PFU). Specyfikacje należy sporządzić w oparciu o aktualne normy na dzień uzyskania decyzji ZRID (nie dopuszcza się przytaczania norm wycofanych).
- 5) Projekty budowlane i wykonawcze winny spełniać wymagania Ustawy Prawo budowlane [1], Rozporządzeń [4], [10] i [23], innych obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz zawierać załączniki, decyzje i opinie, które są wymagane, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 6) Projekty budowlane i wykonawcze muszą być przedstawione do akceptacji przez Inżyniera Projektu oraz posiadać uzgodnienie z Zamawiającym.

2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót

Wykonawca jest zobowiązany przygotować dla Zamawiającego projekty podziału, materiały do wniosków: ZRID, pozwolenia wodno-prawnego, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego oraz decyzji ZRID.

Pozostałe opinie, uzgodnienia niezbędne do pozyskania w imieniu Zamawiającego zgody właściwego organu na prowadzenie robót pozyska własnym kosztem i staraniem Wykonawca.

2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych

2.7.1. Wymagane terminy

- 1) Harmonogram robót zgodny z Umową Wykonawca przekaże Zamawiającemu w dniu podpisania umowy.
- 2) Zamawiający wymaga, aby w harmonogramie przyjęty był termin wykonania przedmiotu zamówienia określonego w niniejszym PFU – zgodnie z SIWZ.

2.7.2. Zakres opracowań projektowych oraz ilość egzemplarzy dla Zamawiającego

1. **Projekty budowlane - (5 egz. w wersji papierowej wraz z wersją elektroniczną na komputerowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem *.pdf oraz w wersji edytowalnej .doc, .xls i .dwg 2014),** w zakresie zgodnym z wymaganiami określonymi Prawem Budowlanym, Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego i innymi uregulowaniami prawnymi. Wykonawca załączy również scan opieczęowanego projektu budowlanego w formacie PDF.
 - 1) Załączniki do projektu budowlanego i ww. opracowań m.in.:
 - Podkład sytuacyjno – wysokościowy opracowany na aktualnej mapie do celów projektowania dróg, odzwierciedlającej faktyczny stan prawny, w skali 1:500 (w formie wstęgi). Wykonawca przekaże plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe,
 - Projekt zagospodarowania terenu obejmujący wszystkie branże wraz z częścią architektoniczno – budowlaną,
 - Dokumentacja geologiczno - inżynierska oraz określenia geotechnicznej kategorii posadowienia obiektów,
 - Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i sprawdzenie projektów - niezbędne do uzyskania pozwolenia na budowę,
 - Inwentaryzacja zieleni oraz plan wycięcia i decyzja na wycinkę drzew (w razie konieczności),
 - Dokumenty potwierdzające prawo dysponowania terenem,
 - Dokumentacja geodezyjno – kartograficzna – projekty podziału nieruchomości,
 - Mapa ewidencji gruntów z wrysowaniem zakresu terenowego przedmiotu zamówienia,
 - Inne niezbędne opinie i decyzje administracyjne określone w szczegółowych rozporządzeniach, w tym operaty i pozwolenia wodnoprawne.

Przygotowany wniosek o wydanie zgody właściwego organu na prowadzenie robót Wykonawca winien uzgodnić z Zamawiającym na Radzie Technicznej.

-
2. **Projekty wykonawcze - 6 egz. + wersja elektroniczna** na cyfrowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem *.dwg, (część rysunkowa) oraz *.pdf wszystkich branż, w tym między innymi: drogowej, obiektów inżynierskich, odwodnienia, przekładek uzbrojenia, zastępczej i stałej organizacji ruchu, należy wykonać w zakresie umożliwiającym zrealizowanie przedmiotu zamówienia z uwzględnieniem kompletu zagadnień wchodzących w jej skład.
 3. **Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)**, przez które należy rozumieć opracowania zawierające w szczególności zbiory wymagań niezbędnych do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót – w 2 egzemplarzach w wersji papierowej oraz w wersji elektronicznej (edytowalnej oraz *.pdf).
 4. **Wyciąg z projektu budowlanego** - stanowiący załącznik do WRPO – 3 egz. w wersji papierowej + wersja elektroniczna.

Należy wykonać egzemplarz dokumentacji archiwalnej w formie cyfrowej: dokumentacja w w/w formie powinna być zapisana na płycie CD i zaopatrzona w spis określający szczegółową zawartość (nazwa projektu, nazwa załącznika i nazwa pliku, w którym został zapisany) – w 3 wersjach:

Wersja nr 1 Wszystkie materiały tekstowe takie jak opisy techniczne, obliczenia statyczne, przedmiary robót, specyfikacje techniczne itp. należy zapisać w formatach Microsoft Word lub Microsoft Excel, a ślepe kosztorysy wyłącznie w formacie Excel. Wszystkie materiały rysunkowe należy zapisać w formacie AutoCad 2014 (przekazane z właściwym stylem wydruku).

Wersja nr 2 Wszystkie materiały tekstowe takie jak opisy techniczne, obliczenia statyczne, przedmiary robót, specyfikacje techniczne, ślepe kosztorysy, materiały rysunkowe, itp. należy zapisać w formacie pdf.

Wersja nr 3 Wersja powinna zawierać skan kompletnego projektu budowlanego. Rozmiar pojedynczego pliku nie powinien przekraczać 20 MB.

5. Materiały do uzyskania decyzji ZRiD (6 egz.) zawierające:

- opis techniczny z analizą powiązań drogi z innymi drogami oraz określeniem zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu;
- mapę w skali 1:500 przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, istniejącego uzbrojenia terenu oraz zakresu obszaru niezbędnego do przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu;
- projekty podziału nieruchomości;
- komplet wymaganych opinii (kopie).

2.7.3. Nadzór autorski

- 1) Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia nadzoru autorskiego.
- 2) Nadzór autorski obejmuje czynności określone wymogami prawa budowlanego (art. 20 pkt. 4), w szczególności:
 - stwierdzanie w toku wykonywania robót budowlanych zgodności realizacji przedmiotu zamówienia z projektem, poprzez udział w Radzie budowy lub wizytę na budowie (co najmniej 1 raz w miesiącu),
 - uzgadnianie możliwości wprowadzenia rozwiązań zamiennych w stosunku do przewidzianych w projekcie, zgłoszonych przez kierownika budowy lub inspektora nadzoru inwestorskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania takiego wniosku,
 - opracowania i uzgodnienia dokumentacji rozwiązań zamiennych zgłoszonych przez Zamawiającego lub Wykonawcę w przypadku, gdy na etapie opracowywania dokumentacji niemożliwa była do przewidzenia sytuacja uniemożliwiająca wykonanie robót budowlanych zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym.

2.7.4. Inne ustalenia i zalecenia końcowe

- 1) Wykonawca dołączy do projektu oświadczenie, iż jest on wykonany zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami, normami i wytycznymi oraz, że został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć,
- 2) Kompletny projekt budowlany i wykonawczy przed złożeniem wniosku o pozyskanie zgody na prowadzenie robót i rozpoczęciem prac budowlanych musi być zaakceptowany przez Zamawiającego,
- 3) Po uzyskaniu przez Wykonawcę zgody właściwego organu na prowadzenie robót, na podstawie zaakceptowanego przez Zamawiającego projektu budowlanego, oraz po przedłożeniu Zamawiającemu kompletnego projektu wykonawczego i zaakceptowaniu go przez Zamawiającego, Wykonawca przekaże Zamawiającemu dokumentację projektową za pomocą protokołu zdawczo-odbiorczego,
- 4) Po wykonaniu i protokolarnym przekazaniu Zamawiającemu kompletnej dokumentacji technicznej, w celu realizacji robót budowlanych, Zamawiający przekaże Wykonawcy protokolarnie plac budowy,
- 5) Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania przedmiotu zamówienia do przekazania jej w użytkowanie zgodnie z procedurą określoną w Prawie Budowlanym (złożenie wniosku o pozwolenie na użytkowanie, w przypadku, gdy będzie wymagane lub zgłoszenie zakończenia robót) oraz do uczestnictwa w czynnościach związanych z uzyskaniem ostatecznych decyzji o pozwoleniu na użytkowanie,
- 6) W trakcie procesu projektowego Wykonawca zobowiązuje się do zorganizowania w siedzibie Zamawiającego, co miesięcznych narad technicznych i przedstawienia wykazu postępu prac projektowych dokumentującego stan zaangażowania i sposób rozwiązania elementów robót,

które będą realizowane. Protokoły z rad technicznych należy załączyć do projektu wykonawczego,

- 7) Wykonawca będzie uczestniczył w procesie uzyskiwania wszystkich wymaganych opinii i przedmiotowych decyzji poprzez udzielanie wyjaśnień i dokonywanie potrzebnych zmian i uzupełnień w opracowaniach projektowych.

2.7.5. Kontrola i odbiór zadania

- 1) Zamawiający ma prawo do zapoznania się z przebiegiem i postępowaniem prac na każdym etapie realizacji zadania,
- 2) Dokumentacja powinna być zapakowana w teczkę (ponumerowane egzemplarze). Informacja o zawartości teczki powinna być podana na wierzchu teczki, w środku i na grzbiecie. Teczki powinny być wytrzymałe i posiadać odpowiednie zamknięcia, każdy egzemplarz musi stanowić odrębną całość zawierającą dokumentację techniczną wszystkich branż,
- 3) Zapłata za elementy wykonane i odebrane nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dokonywania zmian w przekazanych elementach wynikających z dokonanych później uzgodnień, bądź pozyskanych opinii czy też decyzji. Za pracę zakończoną i odebraną, Zamawiający uznaje dokumentację odebraną wg protokołu zdawczo - odbiorczego odbioru końcowego.

II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.

Wykonawca we własnym zakresie pozyska wszelkie niezbędne dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.

2. Oświadczenie Zamawiającego, stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Zamawiający będzie posiadał prawo do dysponowania terenem w pasie drogowym po uprawomocnieniu się decyzji ZRID. Pozyskanie dokumentacji formalno - prawnej, prawa do tymczasowego zajęcia terenu dla celów realizacji robót budowlanych, organizacji robót budowlanych i zaplecza Wykonawcy oraz poniesienie kosztów z tego tytułu należą do Wykonawcy. W przypadku konieczności wyjścia poza istniejący pas drogowy lub pozyskania dodatkowych terenów, wynikających z niezbędnych rozwiązań projektowych, Wykonawca pozyska wszelkie decyzje i uzgodnienia oraz wszystkie materiały do ich pozyskania, umożliwiające wejście w teren, na własny koszt.

Koszty nabycia gruntów, na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej poniesie Zamawiający.

3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.

- [1] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2016 poz. 290).
- [2] Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124).
- [3] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz. U. 2013, poz. 1129).
- [5] Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo o ruchu drogowym ((t.j. Dz.U. 2017 r. poz. 128).
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729 z późn. zm.).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).
- [8] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2016 poz. 672).
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71).

-
- [10] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25.04.2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 r. poz. 462 z późn. zm.).
- [11] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w sprawie rodzajów i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz.U. z 1995 r. Nr 25, poz. 133).
- [12] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r. poz. 463).
- [13] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 r. Nr 120, poz. 1126).
- [14] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. w sprawie wzorów: wniosku o pozwolenie na budowę, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane i decyzji o pozwoleniu na budowę (Dz. U. 2015 r. poz. 1146).
- [15] Ustawa z dnia 29.02.2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.).
- [16] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 2004r. Nr 130, poz. 1389).
- [17] Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 26 września 2000 r. w sprawie kosztorysowych norm nakładów rzeczowych, cen jednostkowych robót budowlanych oraz cen czynników produkcji dla potrzeb sporządzania kosztorysu inwestorskiego (Dz. U. z dnia 20 grudnia 2000 r. Nr 114, poz. 1195 z późn. zm.).
- [18] Ustawa z dnia 18.07.2001r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2016 r. poz. 469 z późn. zm.).
- [19] Ustawa z dnia 09.06.2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. 2016 r. poz. 1131).
- [20] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20.12.2011 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót, których wykonywanie wymaga uzyskania koncesji (Dz.U. z 2011 r. Nr 288, poz. 1696 późn. zm.).
- [21] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18.11.2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie niebezpiecznych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800).
- [22] Ustawa 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. 2016 poz. 353).
- [23] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2015 r. poz. 2031).
- [24] Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2016 r. poz. 2134).
- [25] Ustawa z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. 2016 r. poz. 2147).

[26] Ustawa z dnia 03.02.1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz.U.2015 r. poz. 909 z późn. zm.).

Wytyczne i instrukcje

[27] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. GDDP, Warszawa 2014 r.

[28] Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999r.

[29] Katalog wzorcowych drogowych urządzeń ochrony środowiska. GDDP, Warszawa – 2000 r.

[30] Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 r.

[31] Ogólne specyfikacje techniczne obejmujące potrzeby drogownictwa w zakresie geodezji i kartografii oraz nabywania nieruchomości. GDDP Warszawa 1998 r.

[32] Ogólne specyfikacje techniczne dla robót budowlanych - GDDP Warszawa 1998 r.

[33] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla znaków drogowych pionowych - załącznik nr 1 do rozporządzenia [7],

[34] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla znaków drogowych poziomych - załącznik nr 2 do rozporządzenia [7],

[35] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla sygnałów drogowych - załącznik nr 3 do rozporządzenia [7].

[36] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - załącznik nr 4 do rozporządzenia [7].

[37] Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych. GDDP, Warszawa 1994 r.

[38] Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKiA Politechnika Gdańska, 2012 r.

[39] Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 2001 r.

[40] Wytycznych w zakresie dokumentowania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych", wydanych przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, dnia 19 października 2015 r.

[41] Zarządzenie Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2005 r. Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

oraz wszelkie inne nie wymienione wyżej obowiązujące przepisy

Uwaga:

W przypadku zmiany wymienionych wyżej przepisów lub wejścia w życie nowych regulacji prawnych należy opracować poszczególne materiały i uzyskać decyzje według nowych unormowań.

4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego:

- Załącznik nr 1: Wykaz cen
- Załącznik nr 2: Decyzje środowiskowe
- Załącznik nr 3: Projekt Konceptyjny wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia dla budowy obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 4: Specyfikacje na projektowanie – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 5: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych D-M.00.00.00 I ROBOTY DROGOWE – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 6: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych ROBOTY MOSTOWE – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 7: Mapa zasadnicza - wersja elektroniczna

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKO**
w Poznaniu



Poznań, 2015 -10- 20

WOO-II.4200.13.2014.JS.21

WD
23.10.2015

za dowodem doręczenia

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 82 oraz art. 85 ust. 2, pkt 1 i ust. 3 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz według wariantu I

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz na odcinku od km 0+000 (skrzyżowanie typu rondo na południe od miejscowości Gostyń) do km 6+614 (w rejonie planowanego węzła drogowego realizowanego w ramach innego przedsięwzięcia), o parametrach drogi głównej „G” według wariantu I. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano: drogę o szerokości jezdni 7 m (dwupasmową), kategorii ruchu drogi KR5, o obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchni bitumicznej, dwa wiadukty drogowe, wiadukt nad linią kolejową oraz most na rzece Stara Kania. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieżki betonowe oraz chodniki lub ścieżki rowerowe o nawierzchni z kostki betonowej lub betonu asfaltowego. Przedsięwzięcie w wariantcie wybranym do realizacji zajmie teren o powierzchni ok. 400526 m². Długość obwodnicy w tym wariantcie wyniesie 6 614 m. Przedsięwzięcie przetnie drogi lokalne, drogi gminne, drogę powiatową, krajową i dwie linie kolejowe, w tym jedną nieczynną.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po wschodniej stronie Gostynia, na terenie gminy Piaski i Gostyń, w powiecie gostyńskim. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z urządzeniami infrastruktury melioracyjnej i infrastruktury technicznej.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.

ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań, tel. 61 639 64 00, faks 61 639 64 47,
sekretariat.poznan@rdos.gov.pl, www.poznan.rdos.gov.pl

-
- 2) Nieprzeznaczone do wycinki drzewa, w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, na czas ich prowadzenia odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem; na odcinkach, na których droga przekracza kompleksy leśne odgrodzić teren przedsięwzięcia od pozostałej części lasu tymczasowym ogrodzeniem uniemożliwiającym wjazd w jego obręb maszyn.
 - 3) Bezpośrednio przed wycinką drzew i krzewów dokonać ich kontroli pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt.
 - 4) Usunięcie drzew i krzewów oraz zniszczenie pozostałej roślinności wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym, poprzedzić je wizją terenową mającą na celu określenie występowania gatunków zwierząt objętych ochroną.
 - 5) W przypadku konieczności wycięcia drzew zasiedlonych przez chronione gatunki owadów pnie wraz z pozostawionymi głównymi konarami o długości nie mniejszej niż 1 m pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia lub przenieść w miejsce o zbliżonych warunkach siedliskowych.
 - 6) Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia w rejonie miejsc występowania płazów zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb zwierząt poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia.
 - 7) Na etapie budowy zakrywać wykopy i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt, regularnie sprawdzać, czy na dnie wykopów i innych zagłębieni znajdujących się na placu budowy nie ma uwięzionych zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ich obecności przenieść je na odpowiednie dla nich siedlisko.
 - 8) W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego, prace określone w pkt. 3-7, wykonywać pod nadzorem przyrodnika.
 - 9) Zaplecze budowy i tymczasowe drogi dojazdowe lokalizować poza kompleksami leśnymi, dolinami cieków wodnych, zbiornikami wodnymi, terenami podmokłymi, zaroślami i zadrzewieniami.
 - 10) Wprowadzić nasadzenia rekompensujące za wycięte drzewa i krzewy, w liczbie co najmniej takiej jak liczba drzew i powierzchnia krzewów wyciętych, stosując gatunki rodzime; nie sadzić krzewów owocowych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.
 - 11) Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV zdjąć poziom próchniczy gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechować w przyłomie usytuowanej w miejscu niezagrażonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych.
 - 12) Powstałe masy ziemne zagospodarować na terenie przedsięwzięcia pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
 - 13) Zaplecza budowy wyposażać w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.
 - 14) Budowę mostu nad Kanią prowadzić przy niskich stanach wody.
 - 15) W trakcie robót budowlanych mostu na Kani, koryto rzeki zabezpieczyć przed przedostawaniem się różnego rodzaju elementów do rzeki.
 - 16) Przy wykonywaniu fundamentów mostu na rzece Kani zastosować ścianki szczelne.
 - 17) Odwodnienie wykopów budowlanych prowadzić w taki sposób, aby nie naruszać stosunków wodnych na działkach, do których Inwestor nie posiada tytułu prawnego.

-
- 18) Zniszczony w trakcie budowy system drenarski odbudować zachowując jego funkcjonalność.
 - 19) Usuwać osad ze zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych, celem przywrócenia im parametrów infiltracji.
 - 20) Gospodarkę odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie, w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku.
 - 21) Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
 - 1) Na słupkach hektometrowych, na odcinkach obwodnicy przechodzących przez kompleksy leśne zaprojektować elementy odblaskowe, które odbijają i skierują światło reflektorów poza krawędź jezdni.
 - 2) Obiekt mostowy i przepusty dla cieków zaprojektować, jako przepusty łukowo-kołowe o wymiarach co najmniej 2,0 m x 1,5 m z dwustronnymi półkami o szerokości 0,5 m każda i odległości od sklepienia co najmniej 1 m. Półki połączyć w sposób płynny z otoczeniem, umożliwiając zwierzętom swobodną migrację.
 - 3) Zaprojektować odwodnienie drogi poprzez rowy drogowe trawiaste, zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne w rowach, w szczególności:
 - a) zaprojektować w km: 2+653 i 2+720 zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjne z geowłókniną wbudowaną w dno,
 - b) w km 0+942 i 1+916 na rowach trawiastych zaprojektować przegrody filtracyjne.
 4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
 5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
 6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.
- II. Nakładam** następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony przed hałasem po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników właściwemu organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy w szczególności wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 5 przekrojach pomiarowych na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

VI. Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

30.09.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek pana Pawła Katarzyńskiego Zastępcy Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz” wraz z wymaganymi załącznikami.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone.

Zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MliR poz. 51 ze zm.), m.in. dz. nr 833/2, obręb Piaski, gm. Piaski, powiat gostyński, na której realizowane będzie przedsięwzięcie stanowi teren zamknięty. W związku z tym, zgodnie z art. 75 ust. 6 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa o oś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zgodnie z oświadczeniem Inwestora, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna m.in. do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10 *ustawy o oś*.

Pismem z 17.10.2014 r. do akt sprawy przedłożono pełnomocnictwo udzielone panu Pawłowi Katarzyńskiemu Zastępcy Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

w Poznaniu uchwałą Nr 2143/2012 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lipca 2012r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa.

Zgodnie z art. 61 § 4, w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), dalej *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i składania uwag i wniosków. Zawiadomienie zostało obwieszczane na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega przedsięwzięcie oraz na które oddziałuje, tj. w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

30.10.2014 r., na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 oraz art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy o oś*, tut. organ wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gostyniu, z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

14.11.2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gostyniu wydał opinię sanitarną, znak: ON.NS-71/2-35/14, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po zapoznaniu się z wnioskiem oraz kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie przedsięwzięcia, jego zakres i skalę oraz wielkość zajmowanego terenu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 26.11.2014 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.5 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, zawiadomieniem z 27.11.2014 r., organ zawiadomił strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczane na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

Postanowieniem z 07.01.2015 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.7 organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, zawiadomieniem z 12.01.2015 r., organ zawiadomił strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczane na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

Pismem z 28.04.2015 r. wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 13.05.2015 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.9 podjął z urzędu postępowanie. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, zawiadomieniem z 14.05.2015 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczane na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

Pismem z 16.06.2015 r. dostarczono wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar,

na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z 29.05.2015 r., na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu*, m.in. w zakresie ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, hydrogeologii, gospodarki wodno-ściekowej. W piśmie tym organ wezwał także o opis analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz o podanie pełnego zakresu wykonywanych prac i parametrów technicznych infrastruktury uzbrojenia. Pismem z 16.06.2015 r. przedłożono uzupełnienie *raportu*, które czyniło zadość wezwaniu. Pismem z 15.07.2015 r. (data wpływu 21.07.2015r.) Inwestor przedłożył dodatkowe wyjaśnienia dotyczące zagadnień związanych z odwodnieniem planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy oos*, pismem z 22.07.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gostyniu o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. W dniu 30.07.2015 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gostyniu wydał opinię znak: ON.NS-71/6-15/15, w której zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie ochrony zdrowia i warunków życia ludzi. Stwierdził, iż planowane przedsięwzięcie realizowane zgodnie z obowiązującym prawem oraz przy spełnieniu warunków przedstawionych w *raporcie* oraz uzupełnieniach nie powinno stanowić na etapie realizacji i eksploatacji zagrożenia dla zdrowia i warunków życia ludzi.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 *ustawy oos*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 28.07.2015 r. do 19.08.2015 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 29.07.2015 r. do 18.08.2015 r. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszane na tablicy informacyjnej w siedzibie organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia tj. w gminie Piaski i w gminie miejsko-wiejskiej Gostyń.

W wyznaczonym przez organ terminie wpłynęły uwagi społeczeństwa, do których organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia. 21.08.2015 r. wpłynęło pismo Prezesa Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu z 18.08.2015 r. (nadane na pocztę w ostatnim dniu składania uwag i wniosków, tj. 18.08.2015 r.), w którym wniesiono m.in. o uznanie, iż organizacja uczestniczy w postępowaniu na prawach strony. Postanowieniem z 11.09.2015 r. Regionalny Dyrektor odmówił dopuszczenia do udziału na prawach strony fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w przedmiotowym postępowaniu z uwagi na to, że nie został dotrzymany przez organizację warunek umożliwiający jej udział w postępowaniu na prawach strony, polegający na prowadzeniu takiej działalności przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania. Na postanowienie organizacja nie wniosła zażalenia.

W związku ze zmianą *ustawy oos*, która weszła w życie 4.09.2015 r., w art. 74 ust. 1 dodany został pkt. 7, w którym określono dodatkowy załącznik wymagany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działek przewidzianych

do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji. W dniu 10.09.2015 r. wnioskodawca przesłał do organu pismo z 9.09.2015r., znak: WZDW.22.666.24/14 WZDW.WD.666.24/14, w którym poinformował, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania „Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz” nie będzie podstawą do prowadzenia prac przygotowawczych, o których mowa w ww. przepisie zmienionej *ustawy oos*.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy oos*, organ zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. Zawiadomienie zostało obwieszczane na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Piaski i gminie miejsko-wiejskiej Gostyń. W terminie podanym w obwieszczeniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów zgromadzonych w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

W przedłożonej dokumentacji wnioskodawca poddał analizie trzy warianty planowanego przedsięwzięcia, dwa warianty mostu na Starej Kani różniące się rozwiązaniami technicznymi polegającymi na typie ustroju nośnego, jak również dwa warianty wiaduktu drogowego nad linią kolejową i nad drogą krajową nr 12. Wnioskodawca wybrał do realizacji wariant I.

Obwodnica w wariantcie I rozpoczyna się rondem na skrzyżowaniu obecnej drogi wojewódzkiej nr 434 i drogi powiatowej nr 4938P. Przebiega w kierunku wschodnim i północno-wschodnim omijając zabudowania Podrzecza. Dalej przebiega równoległe do drogi powiatowej nr 4938P, w odległości ok. 200 m od niej. Na wysokości m. Grabonóg zakręca na północny-wschód, a następnie na północ, przebiegając skrajem kompleksu leśnego i przechodząc górą nad linią kolejową Leszno-Jarocin oraz drogą krajową nr 12. Po dojściu do drogi powiatowej nr 4954P Smogorzew-Drzeczewo-Gostyń-DK12 obwodnica (ok. km 6+136) przebiegać będzie dalej jej śladem. Na skrzyżowaniach zwykłych z pozostałymi drogami wydzielone zostaną dodatkowe pasy ruchu dla lewoskrętu.

Warianty przebiegu obwodnicy charakteryzują się podobnym przebiegiem – są względem siebie równoległe, a w końcowym odcinku – od punktu przed mostem na Starej Kani – bieżą wspólnym śladem. Wariant I zlokalizowany jest najbliżej Gostynia i biegnie wzdłuż gazociągu wysokiego ciśnienia. Najdalej przebiega wariant II. Początek planowanej drogi dla wszystkich wariantów rozpoczyna się w tym samym rejonie – po południowej stronie miasta na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 434, pomiędzy skrzyżowaniami z drogami powiatowymi Grabonóg-Podrzecze i Gostyń-Krajewice. Wszystkie planowane trasy drogi przechodzą przez tereny, które obecnie są użytkowane rolniczo i w niewielkim stopniu przez pofragmentowane obszary leśne. Pod względem przebiegu drogi wszystkie trzy warianty są podobne, tj.: prawie całe odcinki bieżą w obszarze niezabudowanym w otoczeniu pól uprawnych, łąk i nieużytków, na niewielkich fragmentach trasa drogi przebiega przez kompleksy leśne, urozmaiconą rzeźbę terenu, przecinając linie elektroenergetyczne, nieczynny odcinek linii kolejowej Miejska Górka-Gostyń, linie kolejową jednotorową nr 360 Jarocin-Leszno, drogę krajową nr 12. Warianty obwodnicy kończą się w tym samym miejscu na włączeniu do węzła „Piaski” (realizowanego w ramach innego przedsięwzięcia).

Planowane przedsięwzięcie jest korzystne dla lokalnego społeczeństwa. Gostyń jest jedynym znaczącym skupiskiem osadniczym na trasie całej drogi 434, nie objętym przebudową i modernizacją tej drogi. Istniejąca droga wojewódzka nr 434 przebiega przez

zwartą zabudowę miasta Gostynia, włączona jest do drogi krajowej nr 12 i dalej za tak zwanym „ringiem” okalającym centrum miasta, przebiega przez teren zurbanizowany, a duży ruch drogowy zwłaszcza samochodów ciężarowych stwarza niebezpieczeństwo i wiąże się z pogarszaniem stanu nawierzchni drogi. Niepodjęcie przedsięwzięcia może skutkować opóźnieniem czasu przejazdu przez miasto i spowolnieniem płynności ruchu. Fragmenty istniejącego odcinka przebiegającego przez miasto Gostyń i tereny rolnicze obu gmin przedstawiają typowy obraz, istniejący od wielu lat, nadmiernie wyeksploatowanej drogi, tj. zły stan nawierzchni, łuki poziome o małych promieniach, wąskie pobocza lub ich brak, liczne zjazdy bezpośrednie, jednopoziomowe skrzyżowania, pełnienie funkcji chodnika, drogi rowerowej oraz drogi dojazdowej do pól. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa bezpieczeństwa, uporządkowanie i rozdzielenie układu i ruchu na lokalny i tranzytowy.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko uwzględniając przede wszystkim oddziaływanie przedsięwzięcia z zakresu akustyki i przyrody, jak również aspekt techniczny i ekonomiczny, do realizacji został wybrany wariant I. Jak wynika z analizy *raportu* najmniej ingerującym w środowisko przyrodnicze jest wariant II z racji tego, że przechodzi przez północno wschodni skraj kompleksu leśnego w okolicach Krajewic, podczas gdy wariant I i III przecina go w części północnej. Warianty I i III są zbliżone do siebie pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Biorąc powyższe pod uwagę oraz to, że ze względu na nawiązanie w swoim przebiegu do trasy istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia, czyli terenu, którego użytkowanie już w tej chwili podlega istotnym ograniczeniom, wariant I obwodnicy okazał się najkorzystniejszy pod względem społecznym. Ocena wariantów drogi przez lokalne społeczeństwo była jednym z powodów uznania tego wariantu za preferowany. Przedsięwzięcie w wariantcie wybranym przez Inwestora do realizacji nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Uwzględniając powyższe, oraz fakt, iż z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikała zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ przychylił się do wniosku Inwestora i wskazał wariant I realizacji przedsięwzięcia.

W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z uzbrojeniem terenu i urządzeniami infrastruktury technicznej:

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 2+320 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie ze zmianą trasy z uwagi na powstały ostry kąt skrzyżowania. Alternatywnie jest możliwe usunięcie kolizji bez zmiany trasy linii, jeśli gestor sieci zaakceptuje kąt skrzyżowania linii poniżej 30°.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 3+558 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Gostyń-Pępowo, w km 3+881 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z gazociągami wc DN500, w km 0+090. Usunięcie kolizji polegać będzie na obudowaniu gazociągu rurami osłonowymi większej średnicy bez ingerencji w konstrukcję i przebieg istniejącego gazociągu.

Technologia przebudowy ww. linii elektroenergetycznych, polegać będzie na posadowieniu nowych słupów, a następnie w trakcie krótkotrwałego wyłączenia przepływu prądu w linii, przełożeniu przewodów na nowe słupy i ponownym włączeniu prądu. Jak wynika z uzupełnienia do *raportu*, przebudowa linii odbędzie się na długościach od 300 do 1000 m. W przypadku braku możliwości przełożenia istniejących kabli na nowe słupy,

istniejące przewody zostaną przeznaczone do likwidacji. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, dla wariantu I przebiegu drogi, zlokalizowana jest w odległości ok. 142 m od przebudowywanych linii elektroenergetycznych. Przebudowane linie nie spowodują wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie promieniowania elektromagnetycznego, gdyż ponadnormatywna składowa pola elektrycznego 1 kV/m (dla zabudowy mieszkaniowej) wystąpi w odległości do 10 m od osi linii w obie strony.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia dla stanu istniejącego oraz prognozowanego natężenia ruchu w roku 2020 oraz 2030. Podstawą prognozy ruchu na planowanej obwodnicy Gostynia były dane z pomiarów ruchu, przeprowadzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. na drogach krajowych i wojewódzkich w rejonie układu drogowego, którego dotyczy przedmiotowe przedsięwzięcie. W raporcie oszacowano natężenie, strukturę rodzajową i dobową ruchu na planowanej obwodnicy oraz dróg krzyżujących się z nią, z której wynika, że największe natężenie ruchu wystąpi w roku prognozy 2030 na odcinku południowym obwodnicy, tj. na odcinku od miejsca włączenia się obwodnicy w istniejącą drogę na południe od miejscowości Gostyń do skrzyżowania z drogą krajową nr 12. Prognozuje się w tym roku 8164 poj./dobę. Nieco mniejszym natężeniem ruchu tj. 6807 poj./dobę, charakteryzować się będzie odcinek północny obwodnicy, między skrzyżowaniem z drogą krajową nr 12, a planowaną do realizacji północną obwodnicą Gostynia.

Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.) stwierdzono w miejscu włączenia obwodnicy w istniejącą drogę wojewódzką, na południe od miejscowości Gostyń, w miejscowości Podrzecze, Grabonóg, Głogówko, Piaski oraz Drżęcze Drugie. Kwalifikację rodzajów terenów chronionych przed hałasem dokonano w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, *dalej mpzp*, oraz stanowiska gminy w odniesieniu do terenów, dla których brak jest *mpzp*.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że do roku prognozy 2030, dla wariantu preferowanego oraz wariantów alternatywnych realizacji przedsięwzięcia, w żadnym miejscu nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Z tego względu dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby stosowania żadnych działań przeciwhałasowych.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że planowana obwodnica przecina drogi lokalne, drogi dojazdowe, drogę krajową oraz linię kolejową. Wśród dróg przecinanych przez obwodnicę, największym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga krajowa nr 12. Na pozostałych drogach ruch jest lokalny i nie powoduje znacznej uciążliwości akustycznej. W miejscu przecięcia planowanej obwodnicy Gostynia z drogą krajową nr 12 powstanie węzeł bezkolizyjny, na pozostałych skrzyżowaniach z drogami powiatowymi – rondo. W przypadku dróg niższych kategorii powstaną skrzyżowania zwykłe. Budowa węzła oraz rond wymaga przebudowy przecinanych dróg w celu dostosowania ich przebiegów do zmienianego układu drogowego. W analizie akustycznej dotyczącej planowanego przedsięwzięcia uwzględniono dalsze odcinku przecinanych przez obwodnicę dróg, w ten sposób uwzględniając efekt skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem układu drogowego nie wchodzącego w zakres przebudowy. Także w punktach zlokalizowanych na granicy planowanego przedsięwzięcia uwzględniono hałas pochodzący z odcinków niewchodzących w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia.

Oprócz istniejącego układu drogowego, którego oddziaływanie może się kumulować z oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia, obwodnica przecina linię kolejową. W najbliższym sąsiedztwie miejsca przecięcia obwodnicy z linią kolejową nie występują tereny wymagające ochrony akustycznej. Co prawda w miejscu skrzyżowania obwodnicy z linią kolejową wystąpi oddziaływanie skumulowane, jednak oddziaływanie to nie będzie miało znaczenia z uwagi na brak terenów wymagających ochrony akustycznej.

W celu dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie* - w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu i charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej pomiary hałasu pozwolą określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu przedmiotowego przedsięwzięcia, oraz zweryfikują wyniki obliczeń poziomu hałasu przedstawione na etapie *raportu*.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. Wzrosnąć może także natężenie ruchu pojazdów, szczególnie ciężkich, na okolicznych drogach. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, zlokalizowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane, jako uciążliwe. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie częściowo w obrębie obszaru chronionego krajobrazu pn.: „Krzywińsko - Osiecki wraz z zadrzewieniami gen. Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra”, dla którego nie ma aktualnie obowiązujących zakazów. Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.), obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. Drożność korytarzy ekologicznych na omawianym odcinku zostanie zapewniona poprzez wybudowanie przejść dla zwierząt i przepustów dla płazów. Poza tym powierzchnia zajęta pod przedsięwzięcie w stosunku do całej powierzchni obszaru chronionego będzie niewielka, w związku z tym uznano, że negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na cele ochrony ww. obszaru będzie mało znaczące.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Zachodnie Pojezierze Krzywińskie PLH300014, znajdujący się w odległości ok. 16 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia. Jest to odległość wystarczająca, aby wykluczyć jego ewentualne negatywne oddziaływanie na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, ani na integralność ww. obszaru Natura 2000 lub jego powiązanie z innymi obszarami.

Przedsięwzięcie, w wariantcie wybranym do realizacji przebiegać będzie w większości przez tereny rolnicze, w tym łąki i pastwiska, a w części przez lasy i zadrzewienia. Łąki występują w dolinie Kani i Starej Kani, a lasy to dwa niewielkie kompleksy rosnące w

okolicach wsi Krajewice i Święta Góra. Pierwszy z kompleksów leśnych występujący na trasie planowanego przedsięwzięcia to położony na morenowym zboczu las sosnowy na żyznym siedlisku grądu. Drzewostan tworzony jest w głównym stopniu przez sosnę zwyczajną *Pinus sylvestris* w wieku około 60 lat, w domieszce występuje także dąb szypułkowy *Quercus petraea*. W obfitej warstwie podszytu występuje bez czarna *Sambucus nigra* oraz czeremcha zwyczajna *Prunus padus*. Runo zdominowane jest przez nitrofilne gatunki, takie jak przytulia czepna *Galium aparine* i pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*. Współdominantami są również jeżyna popielica *Rubus caesius* oraz nercznica samcza *Dryopteris filix-mas*. Na odcinku od km 5+100 do 5+600 planowana droga przecina kompleks leśny ciągnący się wzdłuż drogi krajowej nr 12. W lesie tym na odcinku od km 5+100 do 5+300 występuje zdegenerowana postać grądu środkowoeuropejskiego *Galio sylvatici-Carpinetum*, którego drzewostan tworzony jest głównie przez klon jawor *Acer pseudoplatanus* oraz buk *Fagus sylvatica*, wstępują tu także nasadzenia sosny zwyczajnej *Pinus sylvestris*. W runie dominuje wiechlina gajowa *Poa nemoralis*, niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora* oraz pokrzywa *Urtica dioica*. Pobocza dróg polnych oraz miedz zajmują zbiorowiska okrajkowe z klasy *Rhamno-Prunetea*. Tworzone są przez takie gatunki krzewów jak: śliwa tarnina *Prunus spinosa*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, róża dzika *Rosa canina*, dziki bez czarna *Sambucus nigra* oraz w mniejszym stopniu przez niskie drzewa – gruszę polną *Pyrus pyraeaster* oraz dziką jabłoń *Malus sylvestris*. Brzegi rowów melioracyjnych w dolinie Kani oraz oczek wodnych położonych w okolicy wsi Dręczewo Drugie porasta roślinność szuwarowa - zespół trzciny pospolitej *Phragmitetum australis*. Częstym zbiorowiskiem w dolinie Kani są również szuwały mozgi trzcinowatej *Phalaris arundinacea*, które występują mozaikowo razem z wilgotniejszymi płatami łąk.

Na zinwentaryzowanym obszarze stwierdzono 112 gatunków roślin, z których żaden nie podlega ochronie. Do niedawna chronioną rośliną był bluszcz *Hedera helix*, którego stanowisko jest oddalone o ponad 2 km na północny zachód od planowanej drogi. Na omawianym obszarze stwierdzono 3 gatunki porostów, tj.: złotorost wielkoowocnikowy *Xanthoria polykarpa*, złotorost ścienny *Xanthoria parietin* i obrst modry *Phaescia caesia*.

W pobliżu miejsc realizacji przedsięwzięcia występują cieki oraz zbiorniki wodne zasiedlone przez następujące gatunki ryb: karaś *Carassius carassius*, czebaczek amurski *Pseudorasbora parva* (gatunek inwazyjny i obcy dla rodzimej ichtiofauny, tworzący w rzece Kani dość liczną populację), szczupak *Esox lucius* i ślíz *Barbatula barbatula*, objęty częściową ochroną prawną - zasiedla rzekę Kanię, gdzie stwierdzono stosunkowo liczną populację tego gatunku. Na badanym terenie stwierdzono także występowanie następujących gatunków płazów: żaby trawnej *Rana temporaria*, żaby moczarowej *Rana arvalis*, żaby jeziorowej *Pelophylax lessone*, żaby wodnej *Pelophylax esculentus*, żaby śmieszki *Pelophylax ridibundus* i ropuchy szarej *Bufo bufo*. Z gadów na obszarze planowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*. Wszystkie płazy i gady są objęte w Polsce ochroną gatunkową. W celu zabezpieczenia tych grup zwierząt przed negatywnym wpływem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia nałożono warunek, aby przed ich rozpoczęciem, zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb płazów, poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia. Dodatkowo, na etapie budowy konieczne jest zakrywanie wykopów i innych miejsc mogących stanowić pułapkę dla zwierząt, oraz prowadzenie regularnych kontroli tych miejsc, a w przypadku stwierdzenia obecności w nich zwierząt, przenoszenia w odpowiednie siedliska.

Droga na etapie eksploatacji może stanowić barierę utrudniającą migrację zwierzętom, w tym płazom. W związku z tym nałożono warunek, aby dostosować przepusty do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

W trakcie przeprowadzonych badań terenowych stwierdzono 58 gatunków ptaków, w tym 6 z załącznika I Dyrektywy Ptasiej, tj.: bociana białego *Ciconia ciconia*, derkacza *Crex crex*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, gąsiorka *Lanius collurio*, kanię rudą *Milvus milvus* i ortolana *Emberiza hortulana*. Na podstawie zebranych informacji stwierdzono, że planowana obwodnica w żadnym z wariantów nie koliduje z miejscami gniazdowania ptaków szponiastych oraz ze strefami ochronnymi miejsc gniazdowania ptaków. W związku z budową drogi zajdzie konieczność usunięcia roślinności, w tym drzew i krzewów stanowiących miejsca gniazdowania chronionych gatunków ptaków. W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na te zwierzęta nałożono warunek, aby usunięcie drzew i krzewów prowadzić w okresie pozalęgowym, a dodatkowo w ramach rekompensaty za wycięte drzewa wprowadzić nasadzenia uzupełniające stosując gatunki rodzime. Dopuszczono możliwość przeprowadzenia wycinki w sezonie lęgowym ptaków po stwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika, że nie są one zasiedlone przez chronione gatunki ptaków. Wskazano także, aby w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie sadzić krzewów owocowych, które mogłyby przyciągać w rejon drogi ptaki, stając się dla nich „pułapkę ekologiczną”. Ponadto, dla ochrony drzew nieprzewidzianych do usunięcia określono warunek odpowiedniego ich zabezpieczenia.

Wśród ssaków w rejonie miejsca realizacji przedsięwzięcia stwierdzono występowanie kreta *Talpa europaea*, jelenia *Cervus elaphus*, sarny *Capreolus capreolus*, dzika *Sus scrofa*, zająca szaraka *Lepus europaeus* i lisa *Vulpes vulpes*. Aby zmniejszyć ryzyko śmiertelności tych zwierząt określono obowiązek montażu na słupkach hektometrowych elementów odblaskowych.

Na trasie przebiegu wybranego wariantu stwierdzono 17 gatunków owadów, wśród których nie występowały gatunki chronione. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w dużej mierze na obszarach polnych, zajętych przez agrocenozy. Entomofauna tych biotopów składa się zwykle z gatunków wczesnych stadiów sukcesyjnych, o krótkim okresie rozwoju, wydających liczne potomstwo. Przedsięwzięcie nie powinno wpłynąć na liczebność populacji tych gatunków, a ubytek biotopów tych gatunków będzie niewielki. Na odcinkach przedsięwzięcia przechodzących przez tereny leśne stwierdzono obecność przede wszystkim gatunków entomofauny związanych troficznie z sosną zwyczajną. Cennymi pod względem entomologicznym są zarośla i zadrzewienia śródpolne, które będą w kilku miejscach przecinane przez planowane przedsięwzięcie. W celu minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na entomofaunę nałożono warunek, aby w przypadku zaistnienia konieczności wycinki drzew zasiedlonych przez owady pnie wraz z pozostawionymi głównymi konarami o długości nie mniejszej niż 1 m pozostawić jak najbliższe miejsca wycięcia lub przenieść w miejsce o zbliżonych warunkach siedliskowych. Działanie to należy wykonywać pod nadzorem entomologa. W warunkach realizacji nałożono również obowiązek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrola terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikacja zagrożeń dla tych gatunków, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom (np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie płotków herpetologicznych).

Należy mieć na uwadze, iż zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. poz. 1348), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną obowiązuje szereg zakazów, o

których mowa w ww. aktach prawnych. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa powyżej, konieczne będzie uzyskanie zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu na odstępstwa od tych zakazów. Organy te, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych gatunków oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt. 1-6 ustawy o ochronie przyrody, mogą wydać zgodę na odstępstwo od tych zakazów.

Mające powyższe na uwadze uznano, że przy nałożonych warunkach realizacji przedsięwzięcia i z uwzględnieniem przepisów ochrony gatunkowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Nie przewiduje się również wpływu na bioróżnorodność rozumianą, jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku.

W *raporcie* przedstawiono wielkości emisji maksymalnej godzinowej i średniorocznej dla dwutlenku azotu powstałego w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej obwodnicy z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2020 i 2030. Przeanalizowano także wspólne oddziaływanie obwodnicy w miejscu skrzyżowań z istniejącym układem komunikacyjnym. Największe takie oddziaływanie wystąpi w miejscu wyłączenia obwodnicy z istniejącej drogi wojewódzkiej od strony Krobi, gdzie planowanej jest rondo. Oddziaływanie skumulowane wystąpi również na skrzyżowaniu planowanej drogi z istniejącą drogą krajową nr 12 (tu obwodnica biegnie na wiadukcie). W obu przypadkach analizę przeprowadzono dla roku 2020, w którym wystąpi największa uciążliwość odcinków dróg uwzględnionych w oddziaływaniu skumulowanym, ponadto założono, że w roku tym nie zostanie oddana jeszcze do użytku obwodnica Gostynia w ciągu drogi krajowej nr 12, a wobec tego ruch na tej drodze będzie zdecydowanie większy niż w roku 2030, kiedy funkcjonować będzie już obwodnica i istniejąca droga krajowa nr 12 będzie prowadzić lokalny ruch z kierunku Jarocina i Borek Wlkp. do centrum miasta Gostynia.

Przedstawione w *raporcie* obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U.2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r. Nr 16, poz.87) poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap budowy i przebudowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

Emisja do powietrza substancji mogących powodować negatywne zmiany klimatu będzie niewielka i będzie się mieścić w normach określonych prawem. W skali globalnej przedsięwzięcie nie będzie przyczyniać się do zmiany klimatu, zatem nie będzie na niego negatywnie oddziaływać. Należy nadmienić, że jedyne trwale zmiany związane z realizacją przedsięwzięcia będą dotyczyć jego wpływu na temperaturę bezpośrednio nad nawierzchnią i warunki przewietrzania wzdłuż drogi. Będą to zmiany nieznaczne, raczej można je potraktować jedynie jako lokalne zmiany warunków meteorologicznych. Należy podkreślić, że obliczenia emisji i immisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wielkości w rejonie planowanej obwodnicy. Mając na uwadze fakt stałego dopuszczania dopuszczalnych norm emisyjnych samochodów dopuszczanych do ruchu na terenie Unii Europejskiej można się spodziewać zmniejszenia wielkości immisji gazów emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych, a tym samym również gazów cieplarnianych.

Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono badania geotechniczne podłoża, w ramach których wykonano wiercenia w celu rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w podłożu planowanej drogi. Na ich podstawie stwierdzono lokalnie zwierciadło wód gruntowych na głębokości 0,5 – 2,2 m p.p.t. W 27 na 32 otworach badawczych w ogóle nie stwierdzono wody gruntowej. Poziom wód gruntowych występuje zasadniczo w dolinie rzeki Kania i w miejscu tym wraz z poziomem międzyglinowym tworzy główny zbiornik wód podziemnych nr 308 Zbiornik międzymorenowy rzeki Kania. Z tego względu, fundamenty podpór mostu nad Starą Kanią (Dopływ z Piasków) wykonywane będą w ściankach szczelnych, aby ograniczyć napływ wód i odwodnienie poziomego gruntowego. Jak wynika z *raportu*, żadne z ujść w otoczeniu przedsięwzięcia nie posiada strefy ochronnej. Mosty i przepusty nie będą ingerowały w koryta cieków, a ich światło zapewni swobodny przepływ.

Odwodnienie planowanej obwodnicy realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą przede wszystkim do rowów drogowych trawiastych. Miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie wiaduktu, przepustu czy moście nad Kanią odwodnieniem drogi będzie kanalizacja deszczowa. W projektowanym systemie odwodnienia znajdować się będą oprócz rowów trawiastych również zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą: ziemia – poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne, Rów Bodzewski i rzeka Kania.

Według przyjętego założenia ścieki spływające podczas opadów z obwodnicy przetrzymywane będą w rowach i zbiornikach retencyjno-sedymentacyjnych przez okres około 1 – 2 godzin, gdzie zachodzić będzie sedymentacja zawiesin na dnie oraz odpływ do odbiornika – gruntu. Przy takim rozwiązaniu odpływ do odbiornika jakim będą cieki będzie wyrównany, minimalizując energię wody i jej działanie erozyjne oraz ograniczając zanieczyszczenie. Dobrze zakorzeniona roślinność rowów trawiastych stanowić będzie skuteczną barierę dla zanieczyszczeń (zawiesin) zawartych w wodach deszczowych. Zadaniem rowów i zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych będzie przyjęcie spływu wód z deszczu nawalnego oraz wód roztopowych spływających z obwodnicy, a także oczyszczenie wód przetrzymywanych w zbiornikach z zanieczyszczeń przed ich odprowadzeniem do odbiornika względnie infiltracją do gruntu, dlatego w ich dno wbudowana zostanie geowłóknina. W celu przywrócenia parametrów infiltracji, w trakcie eksploatacji osad ze zbiorników będzie usuwany. Zbiorniki planowane są ze zlewni w kilometrach 2+720. Wobec czego ich zastosowanie ograniczy jednostkowy zrzut podczyszczonych ścieków do odbiornika końcowego – rowu melioracyjnego K-109. Na rurociągach odpływowych ze

zbiorników zamontowane będą studnie osadnikowe z przegrodą. Ponadto, w km 0+942 i 1+916 na rowach trawiastych wykonane zostaną przegrody filtracyjne, dzięki którym utworzony zostanie rów-zbiornik i wstrzymany zostanie odpływ ścieków, a zmniejszeniu ulegnie prędkość przepływającej wody. Zastosowane rozwiązania zapewnią odpływ podczyszczonych wód deszczowych w ilości bezpiecznej dla odbiorników. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z powierzchni mostu nad rzeką Wartą kierowane będą poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów mostowych zlokalizowanych przy krawężnikach. Stamtąd ścieki kierowane będą skarpą do odwodnienia drogowego.

Przeprowadzona w *raporcie* prognoza stężeń zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych wykonana zgodnie z metodyką Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem prognozowanego dobowego natężenia ruchu dla roku 2030 wykazała, że zawiesina ogólna i stężenie węglowodorów ropopochodnych nie przekroczą wartości dopuszczalnej, określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. nr 1800), bez względu na zastosowane urządzenia ochrony środowiska planowane w systemie odwodnienia.

W *raporcie* wskazano jednoznacznie, że w związku z budową drogi konieczna będzie przebudowa istniejącego systemu drenarskiego poprzez wykonanie zbieraczy przechwytyjących, do których podłączone będą poprzerywane sączki i zbieracze. W ten sposób utrzymana zostanie funkcja systemu drenarskiego regulującego stosunki wodne na terenach rolnych po których prowadzona będzie droga.

Teren przeznaczony pod budowę obwodnicy stanowią w większości pola uprawne. Przed budową obwodnicy zdjęta zostanie wierzchnia warstwa gleby próchnicznej, osobno od gruntu mineralnego i wykorzystana po zakończeniu budowy przy porządkowaniu terenu. Jak wynika z przedstawionych informacji, planowana obwodnica prowadzona będzie po nasypach o wysokości maksymalnej do 9,7 m (przekraczanie obiektów typu linia kolejowa, droga gminna, rzeka), oraz w wykopach o przewidywanej głębokości maksymalnej około 7,5 m. Różnicowanie niwelety wynika ze zróżnicowania rzędnej powierzchni terenu na przebiegu planowanej drogi, tj. występowania poprzecznych obniżzeń i dolin. Jednakże jeżeli grunt mineralny pozyskany podczas wykonywania wykopów nadawać się będzie do prac budowlanych, zostanie w ten sposób wykorzystany, co zminimalizuje zużycie surowców naturalnych oraz ograniczy ilość koniecznych do zagospodarowania po zakończeniu budowy mas ziemnych.

Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez przebywających na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne przenośne sanitarium, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika, zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości ciekłych, ograniczające do minimum ryzyko potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie na jednolitej części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*, o europejskim kodzie PLRW600023185649 Kania, a także na jednolitej części wód podziemnych, dalej *jcwpd*, o europejskim kodzie PLGW650073. W przedłożonym *raporcie* przeprowadzono ocenę wpływu realizacji przedsięwzięcia na cele środowiskowe jednolitych części wód odnosząc się do art. 81 ust. 3 *ustawy oos*.

Kania leży w regionie wodnym Warty i należy do typu potoki i strumienie na obszarach będących pod wpływem procesów torfotwórczych. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza została wyznaczona jako naturalna część wód, której stan oceniono jako zły. Jej celem środowiskowym jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. W Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry uznano, że osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone i w związku z tym określono derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami, które trzeba byłoby ponieść aby cele środowiskowe osiągnąć, a także z uwagi na nową charakterystykę fizyczną wód. Jako powód derogacji podano, że ponad 85% powierzchni zlewni zajmują tereny rolne; wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 233,87m/km², a na lata 2011-2013 planowana jest budowa zbiornika wodnego Gostyń.

W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry *jcwpd* nr 42 posiada stan ilościowy dobry, a jakościowy zły i jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Przyznano jej derogacje czasowe osiągnięcia celów środowiskowych do 2021 r., a także cele mniej rygorystyczne z uwagi na warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celu w wyznaczonym terminie i brak możliwości technicznych. W uzasadnieniu derogacji podano między innymi ogromną presję z powierzchni (składowiska odpadów), a także długi okres poprawy jakości wód podziemnych od momentu wprowadzenia programu działań poprawiających na powierzchni. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się powstania nowego stałego źródła zanieczyszczeń oraz poboru wód. Wobec czego, cele środowiskowe z powodu budowy drogi nie będą zagrożone, a przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na stan ilościowy oraz chemiczny *jcwpd*.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia zastosowane będą następujące działania ograniczające wpływ na stan jednolite części wód oraz oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne: roboty będą prowadzone przy niskich stanach wody – w okresie braku zagrożenia powodziowego; most nad Kanią nie będzie posiadał podpór nurtowych, a podpory skrajne będą wykonane w ściankach szczelnych, które pozwolą na odcięcie wód gruntowych od strefy robót fundamentowych; w trakcie prac budowlanych mostu na Kani, koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się (wpadaniem) różnego rodzaju elementów do rzeki, poprzez wykonanie np. ekranów ochronnych podwieszonych do konstrukcji stalowej; przewiduje się jedynie umocnienie koryta i brzegów na długości około 50 m tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych będzie prowadzone poza placem robót budowlanych; do budowy wykorzystywane będą prefabrykaty, podczas budowy nie będzie pobierana woda; baza materiałowa nie będzie lokalizowana w pobliżu cieków powierzchniowych. Ponadto, w związku z tym, że woda z odwodnienia wykopów będzie rozprowadzana w ich bezpośrednim sąsiedztwie, odwodnienie wykopów budowlanych nie może naruszać stosunków wodnych na działkach do których Inwestor nie będzie posiadał tytułu prawnego.

Analiza dokumentacji wykazała, że budowa przedmiotowej drogi nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanego przedsięwzięcia oraz środki minimalizujące negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko, można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.) oraz przepisami szczegółowymi. Odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów, w miarę możliwości ponownego użycia lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku

przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. W niniejszej decyzji nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Miejsce magazynowania powinno być odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa, wpłynęły uwagi i wnioski fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu dotyczące:

1. wskazania do realizacji wariantu III obwodnicy,
2. układu drogowego, odnoszące się między innymi do:
 - obowiązkowego montażu urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości w liczbie co najmniej 2 szt. dla każdego kierunku ruchu lub objęcie całego odcinka przedsięwzięcia systemem odcinkowego pomiaru prędkości, co przyczyni się do utrzymania zaproponowanych w oparciu o normy emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza,
 - obowiązku stosowania myjek do mycia kół pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z budowy,
 - wymogu używania w fazie budowy maszyn o najwyższej efektywności energetycznej i najniższych emisjach zanieczyszczeń, w szczególności o dopuszczenie transportu osób i towarów wyłącznie pojazdami o klasie emisji spalin EURO 5 i 6,
3. pieszych i rowerzystów, odnoszące się między innymi do:
 - obowiązku realizacji wzdłuż planowanej drogi na całej jej długości trasy rowerowej,
 - obowiązku zastosowania nawierzchni asfaltowej dla infrastruktury rowerowej,
4. zakazu stosowania do budowy drogi tworzyw sztucznych zwłaszcza wyrobów z PVC w tym w kanalizacji odwodnieniowej i innej,
5. ochrony przyrody, tj. obowiązku wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń drzew w wielkości dwóch nowych drzew za każde jedno wycinane; wskazania miejsc, w których może dojść do przecięcia szlaków migracyjnych taksonów i oceny prawdopodobieństwa zniszczenia lub stopnia ubytku ich populacji oraz wskazanie metod ochrony płazów; wskazania słabego oglądu sytuacji dla ptaków występujących w populacji; wskazania zaleceń w odniesieniu do przejść dla zwierząt,
6. dotyczące wszczęcia przez organ postępowania w sprawie zawarcia ugody pomiędzy stronami w kwestiach będących przedmiotem wniosku fundacji w trybie art. 114 *k.p.a.*, jako możliwość wypracowania z Inwestorem zasad realizacji inwestycji uwzględniającej postulaty fundacji.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 1, dotyczącej wskazania do realizacji wariantu III obwodnicy, należy wyjaśnić, że przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest ocena planowanego przedsięwzięcia w zakresie jego przewidywanego oddziaływania na środowisko. Organ dokonuje takiej analizy i porównuje przewidywane oddziaływania na środowisko przedstawionych w *raporcie* wariantów tego przedsięwzięcia (art. 66 ust. 1 pkt. 5 *ustawy oos*) jak również przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia (art. 66 ust. 1 pkt. 4 *ustawy oos*) waząc wielkość i istotność oddziaływania poszczególnych wariantów realizacji przedsięwzięcia na elementy środowiska, biorąc również pod uwagę inne aspekty: społeczne, ekonomiczne. Jak wynika z analizy *raportu* najmniej ingerującym w środowisko przyrodnicze jest wariant II z racji tego, że przechodzi przez północno wschodni skraj kompleksu leśnego w okolicach Krajewic, podczas gdy warianty I i III przecinają go w części północnej. Warianty I i III są zbliżone do siebie pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Za wariantem I przemawiają kwestie związane z tym, iż trasa obwodnicy przebiegać będzie wzdłuż

istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia, czyli terenu, którego użytkowanie w chwili obecnej podlega ograniczeniom. Uzasadnieniem realizacji przedsięwzięcia w wariantcie I jest dobro lokalnego społeczeństwa. Wariant ten w najmniejszym stopniu wywołuje konflikty społeczne. Wpływ na pozostałe elementy środowiska, jak powietrze, hałas, woda, we wszystkich wariantach przedsięwzięcia jest porównywalny. Zatem organ nie widzi uzasadnienia dla wskazania wyboru wariantu III do realizacji.

Odnosząc się do wniosków zawartych w pkt. 2 należy zauważyć, iż organ nie ma podstaw prawnych do rozstrzygnięcia o nałożeniu obowiązku zamontowania urządzeń radarowych. Nie jest to przedmiotem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i należy do zarządcy drogi. Kwestie mycia kół są uregulowane odrębnymi przepisami dotyczącymi utrzymania czystości dróg. Ponadto, organ nie jest władny do nakazywania jakiego rodzaju sprzęt ma być używany w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do wniosku zawartego w pkt. 3 należy zauważyć, że organ jest związany zakresem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie może go dowolnie rozszerzać lub zawężać. Wobec powyższego nie może uwzględnić tego postulatu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 4, dotyczącej zakazu używania określonych materiałów i wyrobów, w tym PVC organ nie jest władny do rozstrzygnięcia tej kwestii w postępowaniu dotyczącym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor ma prawo dowolnie dobierać wyroby, które są dopuszczone do obrotu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 5, w oparciu o przedstawiony do wniosku *raport*, organ wziął pod uwagę działania minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze, m.in. uwzględniono postulat fundacji dotyczący prac związanych z wycinką drzew i krzewów. W związku z budową drogi zajdzie konieczność usunięcia roślinności, w tym drzew i krzewów stanowiących miejsca gniazdowania chronionych gatunków ptaków. W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na te zwierzęta nałożono w niniejszej decyzji warunek, aby usunięcie drzew i krzewów prowadzić w okresie pozalegowym, a dodatkowo w ramach rekompensaty za wycięte drzewa wprowadzić nasadzenia uzupełniające stosując gatunki rodzime. W uzupełnieniu do *raportu* wskazano, że na trasie planowanej obwodnicy nie zinwentaryzowano szlaków migracyjnych płazów, w związku z jej realizacją nie planuje się także zniszczenia zbiorników zasiedlonych aktualnie przez płazy. Z uwagi na to, że na trasie i w jej otoczeniu stwierdzono potencjalne siedliska płazów zaplanowano szereg działań minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływanie, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. W opinii tut. organu przedstawione w *raporcie* informacje o występowaniu ptaków wraz z ich lokalizacją na mapie były wystarczające do przeprowadzenia prawidłowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na ptaki i zaplanowania odpowiednich działań minimalizujących, które powinny ograniczyć negatywny wpływ przedsięwzięcia na tę grupę zwierząt. Przepusty cieków zostały dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt zgodnie z istniejącymi w tym temacie wytycznymi.

Odnosząc się do uwagi w punkcie 6 należy stwierdzić, że żądanie jest bezprzedmiotowe, ponieważ fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu nie jest stroną w niniejszym postępowaniu.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. 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. 2013 poz. 1479), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanego przedsięwzięcia oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy oos*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

W związku z tym, że liczba stron w przedmiotowym postępowaniu przekracza 20, na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy oos* i art. 49 *k.p.a.* o niniejszej decyzji strony zawiadamia się poprzez obwieszczenie.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy oos* tut. organ podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w terminie 14 dni od dnia doręczenia.

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. 2014, poz. 1628 t.j. ze zm.) podmiot jest zwolniony z opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

I. Strony postępowania:

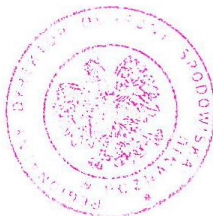
1) Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, reprezentowany przez p.o. Dyrektora Pana Pawła Katarzyńskiego, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań,

2) Pozostałe strony - zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

II. Do wiadomości:

3) Starosta Powiatu Gostyńskiego, na podstawie art. 86a *ustawy oos* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji).

III. Aa.



z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Zbigniew Gójski
Zbigniew Gójski
Kierownik Oddziału Decyzji o środowiskowych
Uwarunkowaniach i Przedsięwzięciach Liniowych

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.21 z dnia 2015-10-20

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo-Kostrzyn-Śrem-Kunowo-Gostyń-Rawicz. Długość drogi w wariantcie I wyniesie ok. 6614 m. Obwodnica w tym wariantcie przebiega w bliskim sąsiedztwie gazociągu wysokiego ciśnienia i miejscowości Podrzeczce po terenie równinnym. Od km ok. 3+000, za nieczynną linią kolejową, trasa przebiegać będzie po terenie pagórkowatym. Droga poprowadzona zostanie po nowym śladzie. W ramach przedsięwzięcia nastąpi kolizja projektowanej drogi z uzbrojeniem, urządzeniami infrastruktury technicznej, które zostaną przebudowane i zabezpieczone (m.in. linie elektroenergetyczne 110 kV, gazociąg). Przedsięwzięcie zlokalizowane jest po południowej i wschodniej stronie Gostynia, w większości na terenie gminy Piaski oraz w początkowym odcinku na terenie gminy Gostyń, w powiecie gostyńskim. W ramach realizacji przedsięwzięcia powstanie: obwodnica o parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorii ruchu KR5, obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchnią z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm oraz obiekty: wiadukt drogowy nad linią kolejową, wiadukt drogowy nad drogą krajową nr 12 oraz most nad rzeką Stara Kania. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieżki betonowe oraz chodniki lub ścieżki rowerowe o nawierzchni z kostki betonowej lub betonu asfaltowego.

Obecnie ruch pojazdów prowadzony jest ulicami miasta, które są mało wydolne o niewystarczającej szerokości i przepustowości. Istniejący układ komunikacyjny miasta z przebiegającą drogą wojewódzką stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz powoduje znaczne uciążliwości dla otoczenia. W wyniku realizacji przedsięwzięcia wybudowany zostanie nowy odcinek drogi zlokalizowany po południowej i wschodniej stronie Gostynia. Nastąpi wyeliminowanie ruchu z zabudowy miasta.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po wschodniej stronie Gostynia, na terenie gminy Piaski i Gostyń, w powiecie gostyńskim. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z urządzeniami infrastruktury melioracyjnej i infrastruktury technicznej:

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 2+320 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie ze zmianą trasy z uwagi na powstały ostry kąt skrzyżowania. Alternatywnie jest możliwe usunięcie kolizji bez zmiany trasy linii, jeśli gestor sieci zaakceptuje kąt skrzyżowania linii poniżej 30⁰.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Leszno Gronowo-Gostyń, w km 3+558 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Gostyń-Pępowo, w km 3+881 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z gazociągiem wc DN500, w km 0+090. Usunięcie kolizji polegać będzie na obudowaniu gazociągu rurami osłonowymi większej średnicy bez ingerencji w konstrukcję i przebieg istniejącego gazociągu.

Rodzaj technologii.

Przyjęte warunki techniczno – eksploatacyjne drogi:

- kategoria drogi: droga publiczna wojewódzka,
- prędkość projektowa: 70 km/h,
- klasa drogi: klasa G główna,
- szerokość jezdni: 7 m – dwupasmowa,
- szerokość pobocza: 2 m,
- kategoria ruchu: KR5,
- obciążenie: 115 kN/oś,
- warstwy konstrukcji nawierzchni drogi głównej:
 - a) warstwa ścieralna – o grubości 4 cm, SMA,
 - b) warstwa wiążąca – o grubości 8 lub 12 cm, beton asfaltowy,
 - c) podbudowa z betonu asfaltowego – o grubości 12 lub 16 cm, beton asfaltowy,
 - d) warstwa podbudowy – o grubości 20 cm, mieszanka niezwiązana - kruszywo,
 - e) warstwa odcinająca – minimum 15 cm, mieszanka związana.

Parametry techniczne obiektów inżynierskich na trasie planowanej obwodnicy:

- 1) wiadukt drogowy nad linią kolejową
 - konstrukcja ustroju nośnego – jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych,
 - liczba przęseł – 1,
 - rozpiętość teoretyczna przęsła – 26,20 m,
 - długość całkowita – ok. 52,25 m,
 - wysokość ustroju nośnego – 1,55 m,
 - szerokość całkowita pomostu – 16,00 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami – 12,00 m,
 - szerokość chodników służbowych – 2x0,90 m,
 - konstrukcja chodników służbowych – kapy żelbetowe,
 - balustrady – stalowe, wys. 1,30 m,
 - pochylenie podłużne – jednostronne ok. 1,5%,
 - pochylenie poprzeczne – jednostronne min. 2%;
- 2) wiadukt drogowy nad DK12
 - konstrukcja ustroju nośnego – dwudźwigarowy, monolityczny,
 - liczba przęseł – 1,
 - rozpiętość teoretyczna przęsła – 31,20 m,
 - długość całkowita – ok. 57,30 m,
 - wysokość ustroju nośnego – 2,26 m,
 - szerokość całkowita pomostu – 18,70 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami – 8,0 m +4,5 m,
 - szerokość chodników służbowych – 2x1,0 m,
 - konstrukcja chodników służbowych – kapy żelbetowe,
 - balustrady – stalowe wys. 1,1 m,
 - pochylenie poprzeczne – jednostronne min. 2%,
 - pochylenie podłużne – jednostronne 1,5%;
- 3) most na rzece Starej Kani
 - konstrukcja ustroju nośnego – jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych,
 - liczba przęseł – 1,
 - rozpiętość teoretyczna przęsła – 14,50 m,

-
- długość całkowita – ok. 35,75 m,
 - szerokość całkowita pomostu – 12,52 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami – 8,0 m,
 - balustrady – stalowe, wys. 1,10 m,
 - pochylenie poprzeczne – jednostronne 4,0%,
 - pochylenie podłużne – jednostronne 1,5%.

Rozwiązania chroniące środowisko.

Odwodnienie realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą przede wszystkim do rowów drogowych trawiastych. Miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie wiaduktu, przepustu czy moście nad Kanią odwodnieniem drogi będzie kanalizacja deszczowa. W projektowanym systemie odwodnienia znajdować się będą oprócz rowów trawiastych również zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą: ziemia – poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne, Rów Bodzewski i rzeka Kania.

Przed budową obwodnicy zdjęta zostanie wierzchnia warstwa gleby próchnicznej, osobno od gruntu mineralnego i wykorzystana po zakończeniu budowy przy porządkowaniu terenu. Zaplecza budowy będą wyposażone w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.

Fundamenty podpór mostu nad Starą Kanią (Dopływ z Piasków) wykonywane będą w ściankach szczelnych, aby ograniczyć napływ wód i odwodnienie poziomu gruntowego. Roboty budowlane będą prowadzone przy niskich stanach wody – w okresie braku zagrożenia powodziowego. W trakcie budowy mostu na Kani, koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się (wpadaniem) różnego rodzaju elementów do rzeki, poprzez wykonanie np. ekranów ochronnych podwieszonych do konstrukcji stalowej. Tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych będzie prowadzone poza placem robót budowlanych. Baza materiałowa nie będzie lokalizowana w pobliżu cieków powierzchniowych.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.

Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.

Wycinka drzew i krzewów przeprowadzona zostanie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca, a w przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym prace poprzedzone zostaną wizją terenową. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzone będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Prowadzone będą regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt. Prowadzony będzie nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Warszawie
Z. G. G. G.
Kierownik Oddziału ds. Oceny Skutków Środowiskowych
Uwarunkowaniach i Przeciwdziałania

HZDH HD. 666/24 29/14

p. Piotrowska 20.6 17



Warszawa, dnia 9 czerwca 2017 r.

GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

DOOŚ-oaI.4200.19.2015.mko.23

HD
19.06.2017
↓

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), po rozpatrzeniu odwołania Piotra Andrzejewskiego, reprezentowanego przez radcę prawnego Leszka Rozwore, z dnia 13 listopada 2015 r. od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r., znak: WOO-II.4200.13.2014.JS.21, określającej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na: *budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Łubowo – Kostrzyn – Kunowo – Gostyń – Rawicz według wariantu I,*

1. Uchylam pkt I.1 decyzji i w tym zakresie orzekam:

Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi o nawierzchni twardej i długości 6,614 km wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi oraz urządzeniami i instalacjami towarzyszącymi. W ramach drogowych obiektów inżynierskich zostaną wykonane: most na rzece Stara Kania, wiadukt nad linią kolejową nr 360 Jarocin – Leszno oraz wiadukt nad drogą krajową nr 12. Szczegółowy zakres inwestycji zawiera charakterystyka przedsięwzięcia.

Inwestycja będzie zlokalizowana w województwie wielkopolskim, w powiecie gostyńskim, na działkach o nr. nr. ewid.:

- 87/1, 87/2, 87/3, 85, 86, 88/3, 88/2, 88/1, 14/1, 14/2, 145/2, 417, 72/1, 72/2, 70/1, 70/4, 68/9, 68/10, 68/1, 63, 33, 34, 62, 17 oraz 18 położonych w obrębie Krajewice, gm. Gostyń – obszar wiejski;
- 226, 225, 224/1, 223, 222/2, 221/6, 220, 219, 218, 217, 212/3, 211/3, 210, 207, 206, 203, 202, 199, 198, 195, 194, 191, 190, 240, 183/6, 182 oraz 181 położonych w obrębie Podrzecze, gm. Piaski;
- 280, 279, 165/2, 164/2, 161/1, 160/1, 160/2, 159, 158/1, 158/2, 157, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 22, 67, 23, 68, 69, 70/1, 60/1, 24/1, 25/3, 25/5, 26/3, 25/4, 25/6, 26/4 oraz 55/9 położonych w obrębie Grabonóg, gm. Piaski;
- 826, 827, 828, 829, 833/2, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849/1, 855, 804, 859, 50141, 860 oraz 873/2 położonych w obrębie Piaski, gm. Piaski;
- 2/2, 133, 124/5, 2/3, 132/1, 130/14, 130/11, 130/12, 130/1, 131, 129 oraz 52 położonych w obrębie Drzeczewo, gm. Piaski.

Końcowy odcinek drogi, tj. od ok. km 5+034 (przecięcie z drogą krajową nr 12), będzie przebiegać przez Krzywińsko-Osiecki Obszar Chronionego Krajobrazu wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra. Najbliżej położony obszar objęty ochroną w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, tj. obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Zachodnie Pojezierze Krzywińskie” PLH300014, znajduje się w odległości ok. 15,5 km od inwestycji w kierunku zachodnim. Ponadto przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obszarze jednolitej części wód podziemnych Nr 70 (PLGW600070), dalej JCWPd Nr 70, oraz w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych „Kania” (PLRW600023185649), dalej JCWP „Kania”.

2. Uchylam pkt I.2.4 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

Wycinkę drzew i krzewów należy wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia.

3. Uchylam pkt I.2.5 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

W przypadku potwierdzenia przez entomologa okoliczności zasiedlenia drzew przeznaczonych do wycinki przez chronione gatunki owadów, pnie wraz z pozostawionymi głównymi konarami o długości nie mniejszej niż 1 m pozostawić jak najbliżej miejsca wycięcia lub przenieść w miejsce o zbliżonych warunkach siedliskowych. Entomolog może wskazać inny dopuszczalny sposób prowadzenia wycinki, dostosowany do wymagań stwierdzonego gatunku owada oraz jej dokładny termin.

4. Uchylam pkt I.2.6 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

Przed rozpoczęciem robót związanych z realizacją przedsięwzięcia w rejonie miejsc występowania płazów należy zabezpieczyć plac budowy poprzez zamontowanie tymczasowego szczelnego ogrodzenia ochronnego, które zostanie usunięte po zakończeniu prac budowlanych. Ogrodzenie powinno być zbudowane z płotków, folii lub siatki o oczkach mniejszych niż 0,5 cm x 0,5 cm i wysokości min. 50 cm nad powierzchnią terenu z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy oraz być osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 10 cm. Tymczasowe ogrodzenie powinno być zamontowane w szczególności w odległości 300 m od brzegów zbiorników wodnych położonych ok. km 5+600 i 6+000 oraz Rowu Bodzewskiego (ok. km 0+458). Herpetolog w ramach nadzoru przyrodniczego może wskazać dodatkowe odcinki, na których konieczne jest zastosowanie tymczasowych ogrodzeń ochronnych.

5. Uchylam pkt I.2.8 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

W celu zapewnienia aktualnego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, identyfikacji i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego, prace określone w pkt. pkt. I.2.3-7 oraz I.2.9-10 decyzji wykonywać pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór przyrodniczy powinien składać się ze specjalistów (w szczególności herpetologa, ornitologa i entomologa) z doświadczeniem w pracy w terenie. Poza pracami wymienionymi w powyższych punktach, do obowiązków nadzoru będzie należeć także:

-
- nadzór nad pracami prowadzonymi w sąsiedztwie cieków i rowów melioracyjnych, w tym w trakcie budowy mostu nad rzeką Stara Kania,
 - kontrola zagłębień wypełnionych wodą, przed ich likwidacją, pod kątem obecności płazów,
 - stwierdzanie potrzeby, określenie metod przeprowadzenia i nadzór nad czynnościami związanymi z przenoszeniem zwierząt ze stref zagrożenia,
 - identyfikacja i wskazanie miejsc, do których należy przenieść zwierzęta,
 - regularna kontrola wykopów, studzienek, separatorów, osadników oraz innych miejsc i urządzeń mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a także odławianie uwięzionych zwierząt i przenoszenie ich poza teren prowadzonych prac,
 - weryfikacja i kontrola skuteczności metod i urządzeń zastosowanych na placu budowy w celu przeciwdziałania przedostawaniu się zwierząt na ten teren, formułowanie i przekazywanie wykonawcy robót budowlanych wniosków i zaleceń w tym zakresie.

6. Uchylam pkt I.2.9 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

- 9a) Zaplecze budowy zlokalizować w odległości powyżej 300 m od śródlądowych wód powierzchniowych.
- 9b) Materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażać w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację, w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań. Rodzaje i ilość urządzeń lub środków dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych materiałów, substancji i preparatów. Powyższe materiały, substancje i preparaty magazynować i przemieszczać w opakowaniach producenta. W przypadku ich wydostania się z opakowań należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować.
- 9c) Place budowy oraz zaplecze budowy należy wyposażać w techniczne i chemiczne środki do usuwania lub neutralizacji zanieczyszczeń ropopochodnych. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować.
- 9d) Na placach budowy i na zapleczu budowy zabrania się tankowania, serwisowania i mycia urządzeń, maszyn oraz pojazdów budowlanych, a także magazynowania materiałów pędnych.

7. Uchylam pkt I.2.10 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

Należy wprowadzić nasadzenia kompensujące wycinką drzew i krzewów w stosunku co najmniej 1:1, jeżeli chodzi o liczbę drzew i powierzchnię krzewów. Należy stosować gatunki rodzime, odporne na zanieczyszczenia gleby (zwłaszcza zasolenie) oraz dostosowane do warunków siedliskowych w miejscu, w którym planuje się dokonać nasadzeń. Nie należy sadzić krzewów owocowych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Nasadzenia należy wykonać

w ciągu jednego roku po zakończeniu budowy drogi. Po dwóch latach należy sprawdzić udatność nasadzeń, a w przypadku widocznych oznak zamierania roślin należy w ich miejsce dokonać nasadzeń uzupełniających.

8. Uchylam pkt I.2.11 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

11a) Przed zorganizowaniem zaplecza budowy, wykonaniem ewentualnych dróg dojazdowych do placu budowy oraz przystąpieniem do robót ziemnych w obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem, na glebach klas I-IV należy zdjąć warstwę próchniczną gleby.

11b) Do czasu zagospodarowania warstwy próchnicznej gleby należy ją przechowywać w przyzmach zlokalizowanych poza miejscem prowadzenia robót budowlanych oraz magazynowania materiałów budowlanych i odpadów.

11c) Warstwę próchniczną gleby wykorzystać do prac ziemnych w miejscu realizacji inwestycji (w szczególności do formowania skarp w pasie drogowym, rowów i zbiorników do zagospodarowania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych) oraz do rekultywacji miejsc zdegradowanych w związku z realizacją inwestycji (m.in. przeznaczonych na zaplecze budowy i drogi dojazdowe).

9. Uchylam pkt I.2.14 decyzji w części: nad Kanią i w tym zakresie orzekam: nad rzeką Starą Kanią.

10. Uchylam pkt I.2.15 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

Na czas budowy mostu na rzece Starej Kani należy zabezpieczyć koryto rzeki na całej szerokości placu budowy, poprzez posadowienie pełnego ogrodzenia, bez pozostawiania wolnej przestrzeni między dolną krawędzią ogrodzenia a powierzchnią terenu, zapobiegającego przypadkowemu dostaniu się do koryta w szczególności materiałów budowlanych i wytwarzanych odpadów.

11. Uchylam pkt I.2.16 decyzji w części: na rzece Kani i w tym zakresie orzekam: na rzece Stara Kania.

12. Uchylam pkt I.2.20 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

20a) Odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie specjalnie przygotowanych placów w obrębie zaplecza budowy (odpady niebezpieczne oraz odpady inne niż niebezpieczne) lub placu budowy (odpady inne niż niebezpieczne).

20b) Dopuszcza się magazynowanie odpadów powstałych podczas wycinki drzew i zakrzewień (kod: 17 02 01) oraz odpadów w postaci gleby i ziemi, w tym kamieni (kod: 17 05 04), w miejscu realizacji przedsięwzięcia, poza zapleczem budowy i placem budowy.

20c) Przewidziane w ramach inwestycji miejsca do magazynowania odpadów powstałych na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia zlokalizować poza doliną rzeki Stara Kania.

13. Uchylam pkt I.2.21 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

-
- 21a) Odpady niebezpieczne magazynować w zamykanych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji.
 - 21b) Place i miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zlokalizować na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Ponadto należy wyposażyć je w urządzenia lub środki umożliwiające zebranie lub neutralizację odpadów, w sytuacji ich przypadkowego wydostania się z pojemników. Rodzaje i ilość tych urządzeń lub środków należy dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych odpadów. W przypadku wydostania się odpadów z pojemników należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować.

14. Uchyłam pkt I.3.2 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

- 2a) Projektowany most na rzece Starej Kani (km ok. 4+712) należy dostosować do pełnienia funkcji przejścia dla średnich zwierząt. Szerokość przejścia ma wynosić nie mniej niż 13 m, w tym szerokość pasów gruntowych przeznaczonych dla zwierząt ma być nie mniejsza niż po 5 m po każdej stronie cieku. Wysokość nad powierzchnią przeznaczoną dla migracji zwierząt nie powinna być mniejsza niż 4 m. Współczynnik względnej ciasnoty nie może być mniejszy niż 0,7.
- 2b) Pod trasą drogi wojewódzkiej należy zaprojektować przejście dla średnich zwierząt zespolone z Rowem Bodzewskim (w km ok. 0+458). Szerokość przejścia ma wynosić nie mniej niż 7,5 m, a wysokość nad powierzchnią przeznaczoną dla migracji zwierząt nie mniej niż 3 m. Współczynnik względnej ciasnoty nie może być mniejszy niż 0,7.
- 2c) Przepusty na pozostałych ciekach zaprojektować jako przepusty łukowo-kołowe o wymiarach co najmniej 2,0 m x 1,5 m z dwustronnymi półkami o szerokości nie mniejszej niż 0,5 m każda. Wysokość od powierzchni półki do sklepienia powinna wynosić co najmniej 1 m. Współczynnik względnej ciasnoty nie może być mniejszy niż 0,07. Półki należy zamontować równoległe do podłoża, pokryć warstwą ziemi i połączyć w sposób płynny z otoczeniem wylotu przejścia, umożliwiając zwierzętom swobodną migrację.
- 2d) W rejonie miejsc występowania płazów (w szczególności w odległości 300 m od brzegów zbiorników wodnych położonych ok. km 5+600 i 6+000) należy zastosować ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonane z elementów prefabrykowanych (pełnych) lub siatki o średnicy oczek nie większej niż 0,5 x 0,5 cm (z wyłączeniem siatek polimerowych), osadzonej w gruncie na głębokość min. 10 cm. Ogrodzenia powinny mieć wysokość min. 50 cm nad powierzchnią terenu i posiadać przewieszkę o długości min. 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od drogi. Wolne końce ogrodzenia należy zakończyć U-kształtnymi zawrotkami. Dodatkowo powyższe ogrodzenia należy zamontować na odcinku 100 m w obie strony od krawędzi przejść dla zwierząt, zapewniając szczelne połączenie ogrodzenia z przejściami. Herpetolog w ramach nadzoru przyrodniczego może wskazać dodatkowe odcinki, na których konieczne jest zastosowanie ogrodzeń ochronno-naprowadzających.

-
- 2e) Przy przejściach dla średnich zwierząt należy zamontować blisko krawędzi jezdni obustronne ekrany przeciwolśnieniowe. Ekran należy umieścić powyżej wlotu przejścia oraz na odcinku min. 40 m od krawędzi przejścia w obydwu kierunkach. Zaleca się stosowanie konstrukcji drewnianych o wysokości min. 200 cm.
- 2f) Wszelkie urządzenia i obiekty drogowe, w szczególności związane z odwodnieniem, odprowadzaniem i podczyszczaniem ścieków, które mogą powodować śmiertelność zwierząt należy zaprojektować w uzgodnieniu z prowadzącym nadzór herpetologiem, tak aby nie mogły być wykorzystywane jako miejsca okresowego lub stałego bytowania zwierząt. Wspomniane urządzenia i obiekty powinny być skonstruowane i zabezpieczone w sposób chroniący przed możliwością wpadnięcia do nich zwierząt, a zarazem pozwalający na samodzielne wydostanie się zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń znalazły się w tych obiektach.

15. Uchylam pkt I.3.3 decyzji w całości i w tym zakresie orzekam:

Zaprojektować odwodnienie drogi poprzez rowy drogowe trawiaste, zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne w rowach, w szczególności:

- w km ok. 2+720 zaprojektować zbiornik infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjny z geowłókniną wbudowaną w dno,
- na odcinku od km 0+942 do km 1+916 na rowach trawiastych zaprojektować przegrody filtracyjne.

16. Uchylam w całości Załącznik nr 1 do decyzji stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia i w tym zakresie orzekam charakterystykę przedsięwzięcia, którą ustanawiam załącznikiem do niniejszej decyzji.

17. W pozostałej części utrzymuję decyzję w mocy.

Uzasadnienie

Decyzją z dnia 20 października 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej RDOŚ w Poznaniu, działając na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 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 2016 r. poz. 353 ze zm.), dalej *ustawa o oś*, w związku z wnioskiem Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z dnia 25 września 2014 r., określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 18 listopada 2015 r. Piotr Andrzejewski wniósł odwołanie od powyższej decyzji. Skarżącemu, z tytułu posiadania prawa własności do nieruchomości stanowiącej miejsce realizacji przedsięwzięcia, tj. działki o nr. ewid. 224/1 obręb Podrzeczce, gm. Piaski, przysługuje status strony postępowania. Odwołanie zostało wniesione w terminie – przedmiotowa decyzja została doręczona stronom poprzez obwieszczenie w trybie art. 49 *Kpa* w dniu 11 listopada 2015 r. Skarżący, zarzucając analizowanej decyzji naruszenie art. 7 *Kpa* oraz art. 37 *ustawy o oś*, a także wewnętrzną sprzeczność pkt. III decyzji z uzasadnieniem, wniósł o jej uchylenie.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska ustalił i zważył, co następuje.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi o nawierzchni twardej i długości 6,614 km wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi oraz urządzeniami i instalacjami towarzyszącymi. Inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), tym samym, na mocy art. 71 ust. 2 pkt 2 *ustawy o oś*, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie planowane jest do realizacji m.in. na działce o nr. ewid. 833/2 obręb Piaski, gm. Piaski, która decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. *w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych* (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 25 ze zm.) została uznana za teren zamknięty. Powyższe potwierdza, zgodnie z art. 75 ust. 6 *ustawy o oś*, właściwość RDOŚ w Poznaniu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całości niniejszego przedsięwzięcia. Jak wynika natomiast z art. 127 § 2 *Kpa* w związku z art. 127 ust. 3 *ustawy o oś*, organem właściwym do rozpatrzenia odwołania od decyzji regionalnych dyrektorów ochrony środowiska jest Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Zgodnie z art. 138 § 1 pkt 2 norma pierwsza *Kpa* organ odwoławczy może uchylić zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzec co do istoty sprawy. Uchylenie decyzji w oparciu o ten przepis będzie miało miejsce wówczas, gdy w wyniku ponownego rozpoznania sprawy rozstrzygnięcie merytoryczne organu odwoławczego jest niezgodne z rozstrzygnięciem organu pierwszej instancji. Organ administracji, wydając w postępowaniu odwoławczym decyzję uchylającą zaskarżoną decyzję i orzekając co do istoty sprawy, zajmuje stanowisko, że rozstrzygnięcie organu pierwszej instancji jest nieprawidłowe z uwagi na niezgodność z przepisami prawa lub z punktu widzenia celowości podjętego rozstrzygnięcia. *Niezgodność z przepisami prawa to niezgodność z przepisami prawa materialnego lub przepisami prawa procesowego przez ich rażące naruszenie lub ich wadliwą wykładnię* (B. Adamiak, J. Borkowski, *Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2016, str. 617). Z sytuacją taką mamy do czynienia w omawianej sprawie.

I. Lokalizacja i charakterystyka przedsięwzięcia.

W pkt. I.1 decyzji oraz w Załączniku nr 1 do decyzji, stanowiącym charakterystykę przedsięwzięcia, w części dotyczącej lokalizacji przedsięwzięcia skarżona decyzja została wydana z naruszeniem art. 107 § 1 *Kpa* w związku z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit a *ustawy o oś*, poprzez nieokreślenie dokładnego miejsca realizacji przedsięwzięcia. Określenie miejsca realizacji przedsięwzięcia wyłącznie poprzez wskazanie, że *planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po wschodniej stronie Gostynia, na terenie gminy Piaski i Gostyń, w powiecie gostyńskim* jest niewystarczające, bowiem pozwala na dysponowanie lokalizacją przedsięwzięcia po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w granicach tych gmin. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji konkretnego przedsięwzięcia, a wybór miejsca jego realizacji ma znaczący wpływ na oddziaływanie tego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska. Z tego też względu decyzja ta powinna w sposób precyzyjny

i jednoznaczny wskazywać miejsce, w którym dane przedsięwzięcie ma być realizowane. Przepisy *ustawy ooś* a nie konkretyzują, w jaki sposób należy określić miejsce realizacji przedsięwzięcia, niemniej jednak powinno to być zrobione w sposób, który pozwoli organom właściwym do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 *ustawy ooś*, na dokładne ustalenie, gdzie dana inwestycja ma być realizowana. Ponadto wskazanie miejsca realizacji przedsięwzięcia powinno uniemożliwić dokonywanie zmian jego lokalizacji na dalszym etapie procesu inwestycyjnego, tj. po określeniu środowiskowych uwarunkowań realizacji tego przedsięwzięcia, bez uwzględnienia tej zmiany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku analizowanej inwestycji, do określenia jej lokalizacji wystarczające będzie wskazanie działek ewidencyjnych, przez które przebiegać będzie planowana droga.

Charakterystyka przedsięwzięcia, o której mowa w art. 82 ust. 3 *ustawy ooś*, jak i określenie rodzaju przedsięwzięcia, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit a powyższej ustawy powinny natomiast w szczególności wskazywać parametry techniczne i technologiczne obiektów budowlanych, instalacji i urządzeń wykorzystywanych w ramach przedsięwzięcia, sposób ich eksploatacji, a także rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne stosowane podczas realizacji przedsięwzięcia, które warunkują rodzaj i skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Załączona do skarżonej decyzji charakterystyka przedsięwzięcia nie zawierała wszystkich istotnych informacji w tym zakresie, w szczególności nie wskazywała miejsc i rodzaju planowanych do wykonania w ramach inwestycji skrzyżowań, niwelety drogi oraz systemu odprowadzenia ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych.

W związku z powyższym Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uchylił omawianą część skarżonej decyzji i określił w prawidłowy sposób miejsce realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, a także dokonał zmiany charakterystyki przedsięwzięcia.

II. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi.

Planowana droga zlokalizowana będzie głównie na terenach użytkowanych rolniczo – ok. 90 % przebiegu drogi oraz leśnych – ok. 10 %. Tereny rolnicze, co wynika ze str. 167 raportu, będą obejmowały przeważnie gleby klas IVa, IVb oraz V, a także gleby klas IIIa i IIIb. W pkt. I.2.11 decyzji RDOŚ w Poznaniu nałożył warunek dotyczący zdjęcia i przechowywania wierzchniej warstwy gleby (warstwy próchnicznej), jednakże nie określił dalszego sposobu jej zagospodarowania, przez co analizowana część decyzji narusza art. 107 § 1 *Kpa* w związku z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b *ustawy ooś*. Ponadto warunek ten odnosił się tylko do miejsc, w których prowadzone będą prace budowlane, pomijając zaplecze budowy oraz ewentualnie zlokalizowane drogi dojazdowe do placów budowy. Z powyższego względu organ odwoławczy dokonał modyfikacji pkt. I.2.11 decyzji, wskazując sposób postępowania z warstwą próchniczną gleby w odniesieniu do gleb klas I-IV znajdujących się w miejscu realizacji przedsięwzięcia (plac budowy), jak i w miejscach lokalizacji zaplecza budowy (bazy budowlano-sprzętowe) oraz dróg dojazdowych.

III. Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne, w tym jednolite części wód.

Mając na uwadze charakterystykę przedsięwzięcia, zarówno jego realizacja, jak i funkcjonowanie nie będą wiązać się ze znaczącą ingerencją w środowisko gruntowo-wodne oraz w wody powierzchniowe i podziemne. Wpływ na powyższe elementy środowiska może mieć miejsce zarówno na etapie budowy przedsięwzięcia, jak i jego funkcjonowania. Oddziaływanie to podczas budowy będzie wiązać się przede wszystkim z wykorzystywaniem sprzętu budowlanego oraz materiałów budowlanych, w tym materiałów generujących powstawanie odpadów. Skala tego oddziaływania będzie jednak niewielka, ponadto zostanie zminimalizowana w związku z wprowadzonymi przez organ pierwszej instancji warunkami. Część z tych warunków, ze względu na to, że nie wypełniały wymogów określonych w przepisach *Kpa* oraz *ustawy oos* w zakresie rozstrzygnięcia, została zmodyfikowana i doprecyzowana w postępowaniu odwoławczym. Dotyczy to w szczególności lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, prowadzenia gospodarki odpadowej oraz zabezpieczenia koryta Starej Kani przed przypadkowym dostaniem się do niego materiałów budowlanych i odpadów.

Podczas funkcjonowania przedsięwzięcia głównym czynnikiem, który może mieć wpływ na wody powierzchniowe i podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne, są ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych. Mając na uwadze opisany w raporcie i wskazany w charakterystyce przedsięwzięcia sposób zagospodarowania tych ścieków przed ich odprowadzeniem do odbiorników, ich niewielką ilość oraz parametry fizykochemiczne, a także wymagania dotyczące ochrony środowiska określone w pkt. I.2.19 decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. oraz w pkt. 15 niniejszej decyzji, nie wpłyną one na wskaźniki jakości wód określone w rozporządzeniach Ministra Środowiska: z dnia 21 lipca 2016 r. *w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych* (Dz. U. poz. 1187), z dnia 21 grudnia 2015 r. *w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych* (Dz. U. z 2016 r. poz. 85) oraz z dnia 18 listopada 2014 r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego* (Dz. U. poz. 1800).

Z powyższych względów nie budzącym wątpliwości jest, że przedsięwzięcie nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód wyznaczonych w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* – rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. poz. 1967), w tym dla JCWP „Kania” oraz JCWPd Nr 70.

Odnosząc się w tym miejscu do konieczności zmiany warunku określonego w pkt. I.3.3 zaskarżonej decyzji, wskazać należy, że naruszał on art. 107 § 1 *Kpa* w związku z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy oos*. RDOŚ w Poznaniu przy jego formułowaniu pominął informację o rezygnacji z budowy zbiornika infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjnego w km 2+653, którą inwestor przekazał w piśmie z dnia 16 czerwca 2015 r. W toku postępowania wyjaśniającego, przeprowadzonego przez organ odwoławczy, inwestor potwierdził chęć odstąpienia od budowy tego obiektu. Dodatkowo, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych, przychylnono się do wniosku inwestora, podniesionego w piśmie z dnia 23 maja 2017 r., o uściślenie treści warunku określonego w pkt. I.3.3.b decyzji. Dokonano jego modyfikacji, wskazując, że przegrody

filtracyjne na rowach muszą być zamontowane na podanym w powyższym punkcie odcinku drogi.

IV. Oddziaływania na przyrodę.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska dokonał zmiany warunku sformułowanego w punkcie I.2.4 decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. Nie spowoduje to istotnych utrudnień w trakcie realizacji inwestycji, a przyczyni się do maksymalnej ochrony ptasich łągów. W związku z tym, że w trakcie inwentaryzacji stwierdzono obecność par łągowych gatunków, które mogą wyprowadzać łągi w późniejszym terminie (np. mazurek) wydłużono okres ochronny do dnia 15 sierpnia. Dodatkowo wyłączono z powyższego warunku fragment dotyczący zniszczenia roślinności. Zapis ten jest mało precyzyjny i wyklucza jakąkolwiek ingerencję w zbiorowiska roślinne (nie tylko drzewa i krzewy) w sezonie łągowym, co znacznie utrudniłoby prowadzenia prac przygotowawczych (zdjęcie wierzchniej warstwy gleby itp.). Ponadto rezygnacja z powyższego fragmentu jest dopuszczalna z uwagi na fakt, że prace przygotowawcze mają być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, który jest zobowiązany do identyfikowania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego.

Z dokumentacji sprawy wynika, że w trakcie inwentaryzacji nie potwierdzono występowania w rejonie wybranego wariantu chronionych gatunków owadów. Jednakże oceniając w raporcie wpływ przedmiotowej inwestycji na entomofaunę wskazano, że dęby rosnące na trasie alternatywnego wariantu (wariant czerwony), w strefie ekotonowej niewielkiego kompleksu leśnego zlokalizowanego ok. km 1+000 są potencjalnym stanowiskiem kozioroga dębosza i pachnicy dębowej. W związku z tym, że wszystkie warianty planowanej drogi na początkowym odcinku przebiegają przez omawiany kompleks leśny, konieczne jest ponowne zweryfikowanie, przed przystąpieniem do wycinki, czy drzewa przeznaczonych do usunięcia są siedliskiem chronionych gatunków owadów. W związku z powyższym organ odwoławczy dokonał zmiany warunku określonego w pkt. I.2.5 analizowanej decyzji. Dodatkowo warunek ten został uzupełniony o zapis, że kontrole w powyższym zakresie ma wykonać entomolog. Specjalista ten będzie mógł także określić inny, niż wskazany w omawianym punkcie, sposób wycinki, w sytuacji gdy uzna to za konieczne.

Na etapie postępowania odwoławczego zdecydowano o modyfikacji punktu I.2.6 decyzji, poprzez doprecyzowanie charakterystyki i parametrów tymczasowych ogrodzeń ochronnych, tak by zagwarantować ich skuteczność. Z uwagi na podane w raporcie oraz w jego uzupełnieniu informacje dotyczące występowania płazów w śródpolnych oczkach wodnych oznaczonych w dokumentacji jako „Drzęczewo Drugie” (ok. km 5+600 i 6+000) oraz w pobliżu Rowu Bodzewskiego (ok. km 0+458), zobowiązano inwestora do zabezpieczenia placu budowy w sąsiedztwie tych obiektów. Nie jest wykluczone, że przed rozpoczęciem prac budowlanych konieczne będzie zabezpieczenie także innych odcinków drogi, co przewidziano w treści zmienionego warunku, wskazując, że herpetolog w ramach nadzoru przyrodniczego może zdecydować o zastosowaniu tymczasowych ogrodzeń ochronnych również w innych miejscach.

Modyfikacja warunku określonego w pkt I.2.8 analizowanej decyzji zapewni nadzór wykwalifikowanych specjalistów na etapie budowy planowanej inwestycji. Rozszerzono

obowiązki nadzoru o dodatkowe elementy, niewymienione w punktach I.2.3-7, m.in. wprowadzono nadzór przyrodniczy na etapie wytyczania dróg tymczasowych i lokalizowania zapleczy budowy oraz w czasie wykonywania kompensacji w postaci nasadzeń drzew i krzewów. Obecność nadzoru przyrodniczego zapewni odpowiednią jakość kontroli terenu budowy i ograniczy możliwość negatywnego wpływu na faunę. Warunki nałożone niniejszą decyzją, jak również decyzją organu pierwszej instancji wymagają stałej weryfikacji, uzgodnień i nadzoru specjalistów (przyrodników), celem zapewnienia właściwej realizacji przedsięwzięcia, w sposób likwidujący wszelkie pojawiające się zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Specjalistyczny nadzór zagwarantuje więc właściwe wypełnienie obowiązków wynikających z decyzji. Ponadto w trakcie budowy będzie mógł podjąć dodatkowe czynności, konieczne z uwagi na niespodziewane i niemożliwe do przewidzenia na obecnym etapie sytuacji.

Uzupełniono treść warunku zawierającego wymagania odnośnie zakresu i sposobu wykonania kompensacji przyrodniczej, określonego w pkt. I.2.10 analizowanej decyzji. Nasadzenia będą prowadzone w rozmiarze adekwatnym do strat przyrodniczych, jakie nastąpią na skutek usunięcia drzew i krzewów kolidujących z budową omawianej drogi. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska dodał zapis, aby materiał nasadzeniowy był dobrany pod kątem odporności na zanieczyszczenia oraz warunków siedliskowych, bowiem wybór odpowiednich gatunków zagwarantuje wysoki poziom udatności nasadzeń. Ponadto określono termin, w jakim nasadzenia mają być wykonane oraz termin, w którym inwestor powinien sprawdzić, czy posadzone drzewa i krzewy zachowały żywotność. Konieczny jest także zapis o obowiązku wykonania nasadzeń uzupełniających w miejscach, w których drzewa lub krzewy się nie przyjęły. W zmodyfikowanym pkt. I.2.8 decyzji zobowiązano osoby pełniące nadzór przyrodniczy do kontroli w zakresie właściwego wypełnienia tego warunku.

Modyfikacja pkt. I.3.2 decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. jest konieczna, ponieważ jego obecna treść obliguje inwestora do budowy obiektu o charakterze przepustu w miejscu planowanego mostu na rzece Stara Kania. Z przedstawionych w załącznikach do raportu (I.5.1 i I.5.2) przekrojów technicznych tego obiektu wynika, że inwestor planuje budowę mostu o wysokości min. 4 metry i szerokości min. 13 metrów. Gruntowe pasy, które będą wykorzystywane przez zwierzęta do przemieszczania się, mają mieć szerokość nie mniejszą niż 5 m każdy. Z tego też względu Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zdecydował o sformułowaniu w pkt. I.3.2.a wymogów dotyczących parametrów technicznych przepustu i jego zagospodarowania, tak aby odpowiadał on wymaganiom dla średnich ssaków.

W toku postępowania wyjaśniającego organ odwoławczy wezwał inwestora do ponownej analizy wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na funkcjonowanie szlaków przemieszczania się zwierząt, które zidentyfikowano na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji. Przedmiotem wyjaśnień było m.in. ponowne rozważenie, czy zastosowanie przejść dla zwierząt po powierzchni drogi pozwoli na zachowanie ciągłości ich tras przemieszczania się oraz będzie rozwiązaniem akceptowalnym z uwagi na kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organ odwoławczy zasugerował również rozważenie dostosowania, planowanego do wykonania przez inwestora,

przejścia dla małych zwierząt do wymagań dla średnich ssaków. W odpowiedzi na wezwanie przekazano zaktualizowaną prognozę ruchu dla roku 2030, uwzględniającą wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 r. Z prognozy tej wynika, że na południowym odcinku obwodnicy natężenie ruchu będzie wynosiło blisko 10 tys. pojazdów na dobę (9673). Jest to wartość bardzo wysoka, dlatego przejście dla zwierząt po powierzchni drogi byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że takie przejście nie byłoby funkcjonalne, ponieważ skuteczność tego typu rozwiązań jest silnie skorelowana z natężeniem ruchu na drodze. W przypadku zbyt dużej liczby pojazdów zwierzęta nie będą podejmowały próby przekraczania drogi.

Po ponownej analizie dokumentacji, pismem z dnia 23 maja 2017 r., inwestor wniósł do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o modyfikację parametrów przejścia dla zwierząt na Rowie Bodzewskim (w km ok. 0+458), w celu dostosowania tego obiektu do wymagań dla średnich ssaków. W związku z powyższym w pkt. I.3.2.b organ określił nowe wymagania dotyczące wymiarów omawianego przejścia. Podana wysokość i szerokość obiektu umożliwi średniemu ssakom bezpieczne przekraczanie drogi, a w konsekwencji zachowanie lokalnego szlaku migracji, który został zidentyfikowany w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej. Rozwiązanie takie jest korzystne również z uwagi na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z analizy przedstawionej w raporcie oraz z przedłożonych w odpowiedzi na wezwanie informacji dotyczących niwelety drogi wynika, że na odcinku, na którym usytuowano powyższe przejście, planowana obwodnica przebiegać będzie na nasypie o wysokości ponad 5 m. Zatem modyfikacja wymiarów tego przejścia nie będzie wymagała zmiany niwelety.

W przypadku obu typów przejść organ odwoławczy określił minimalny współczynnik względnej ciasnoty, który należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu tych obiektów. Dodatkowo zobowiązano inwestora do pokrycia półek w przepustach warstwą ziemi, ułatwiającą utrzymywanie odpowiednich warunków wilgotnościowych na powierzchni półek, co wpłynie pozytywnie na funkcjonalność przejść.

W decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. nie określono wymogów dotyczących konieczności zamontowania stałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających, które mają ograniczać możliwość przedostania się drobnych zwierząt (w szczególności płazów) na jezdnię projektowanej drogi, ani nie określono wymogów odnośnie zastosowania osłon antyolśnieniowych w pobliżu przejść dla średnich zwierząt. Nałożony przez organ pierwszej instancji w pkt. I.2.6 decyzji warunek dotyczy jedynie etapu budowy, a zastosowanie omawianych zabezpieczeń konieczne jest także po oddaniu przedmiotowej inwestycji do użytku. Z tego też względu Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzupełnił rozstrzygnięcie organu pierwszej instancji w tym zakresie. W treści dodanego pkt. I.3.2.d organ odwoławczy wskazał miejsca, w których należy zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające oraz ustalił parametry, które gwarantują ich skuteczność. Wspomniane ogrodzenia pełnią nie tylko funkcję ochronną, ograniczając śmiertelność płazów na drodze, ale także naprowadzają płazy i drobne ssaki do wlotów przejść, zwiększając skuteczność tych obiektów. Ustalono również, że herpetolog może wskazać dodatkowe odcinki, na których niezbędne jest zastosowanie takich zabezpieczeń.

Natomiast w treści pkt. I.3.2.e organ odwoławczy nakazał zastosowanie osłon antyodśnieżeniowych w pobliżu przejść dla średnich zwierząt. Jest to uzasadnione tym, że tego typu elementy techniczne minimalizują efekt bariery psychofizycznej i wpływają na większe wykorzystanie przejścia przez zwierzęta. Światła samochodów działają na zwierzęta odstraszająco, przez co, w przypadku braku osłon przeciwodśnieżeniowych, przejścia mogą nie być w pełni funkcjonalne.

W zaskarżonej decyzji brakuje również wymogu, który zobowiązałby inwestora do uwzględnienia na etapie projektowym elementów minimalizujących ryzyko uwięzienia drobnych zwierząt wewnątrz urządzeń i obiektów drogowych. Zostało to uzupełnione przez organ drugiej instancji w pkt. I.3.2.f. Wymóg konsultowania projektu budowlanego z prowadzącym nadzór herpetologiem pozwoli na skonstruowanie i zabezpieczenie powyższych elementów w odpowiedni sposób. Warunek ten zminimalizuje przede wszystkim wpływ drogi na płazy, dla których źle zaprojektowane i niezabezpieczone obiekty tego typu stanowią szczególnie zagrożenie.

Konieczność zmiany części pkt. I.2.14 i pkt. I.2.16 decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. wynika z błędnego wpisania nazwy rzeki, przez którą ma przebiegać planowana obwodnica. Jak wynika z akt sprawy, rzeką tą jest nie Kania, a Stara Kania.

Odnosząc się do zarzutów podniesionych w złożonym odwołaniu, stwierdza się, co następuje:

1. Naruszenie przez RDOŚ w Poznaniu przepisu art. 7 Kpa, w związku z całkowitym zignorowaniem wniosków i argumentów przedstawianych przez zdecydowaną większość właścicieli nieruchomości we wsi Podrzecze, przez które planowany jest przebieg obwodnicy, w tym protestów odwołującego, oraz art. 37 ustawy o oś, bowiem organ w sposób nieuzasadniony nie odniósł się w pełni do wniosków składanych przez mieszkańców wsi Podrzecze w trakcie konsultacji społecznych.

Zarzut powyższy nie ma uzasadnionych podstaw, bowiem – co wynika z akt sprawy – ani Piotr Andrzejewski, ani żaden inny mieszkaniec miejscowości, przez które planowany jest przebieg obwodnicy, nie wnieśli uwag lub wniosków do RDOŚ w Poznaniu w toku prowadzonego przez ten organ postępowania. Dotyczy to zarówno udziału stron w postępowaniu, jak i udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji.

2. Naruszenie interesów Piotra Andrzejewskiego w związku ze zlokalizowaniem planowanej obwodnicy w połowie działek rolnych o nr. nr. ewid. 224/1 i 197 położonych w m. Podrzecze, gm. Piaski, których jest właścicielem, w tym na gruntach o najlepszej bonitacji.

Wskazać w tym miejscu należy, że decyzja RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. nie narusza prawa własności do powyższych nieruchomości, bowiem nie daje inwestorowi żadnych praw do terenu będącego miejscem realizacji inwestycji. Na potrzeby uzyskania tej decyzji wnioskodawca nie musi legitymować się tytułem prawnym do nieruchomości, na której planowana jest realizacja przedsięwzięcia, a zatem roszczenia prawne nie mogą być skutecznie podnoszone w toku postępowania poprzedzającego jej wydanie. Potwierdza to Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie, który w wyroku z dnia 19 marca 2008 r., sygn. akt: II SA/Kr 1208/07, wskazał, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach *nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Legitymowanie się prawem do nieruchomości będzie badane*

dopiero na etapie wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę. W związku z tym zarzuty te mogą być rozpatrywane dopiero na tym etapie postępowania.

W omawianej sprawie, co wynika z wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z dnia 25 września 2014 r., obwodnica Gostynia będzie realizowana w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Kwestie dotyczące naruszenia interesów właścicieli nieruchomości, które są przeznaczone pod realizację inwestycji drogowej (w tym dotyczące spadku wartości tych nieruchomości, niemożności prawidłowego ich wykorzystania na dotychczasowe cele oraz dochodzenia z tego tytułu odszkodowań), są regulowane przez przepisy powyższej ustawy, tym samym wykraczają poza przedmiot postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Ponadto zauważyć należy, że ocena wpływu przedsięwzięcia na nieruchomości jest elementem koniecznym w ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, *jednakże w tym zakresie nie bada się wpływu inwestycji na wartość tych dóbr materialnych* (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 14 marca 2013 r., C-420/11, oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 25 lutego 2015 r., sygn. akt: II SA/Go 4/15).

3. Sprzeczność pkt. III sentencji decyzji, w którym RDOŚ w Poznaniu nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy oos*, z informacją w uzasadnieniu decyzji, że postanowieniem z dnia 26 listopada 2014 r. organ ten stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Odnosząc się do powyższego zarzutu, stwierdzić należy, że reprezentujący skarżącego radca prawny pogubił się w przepisach *ustawy oos*. Czym innym jest bowiem stwierdzenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie przepisu art. 63 ust. 1 powyższej ustawy (postanowienie RDOŚ w Poznaniu z dnia 26 listopada 2014 r.) od przedstawienia w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stanowiska w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy oos* (pkt III sentencji zaskarżonej decyzji), na podstawie przepisu art. 82 ust. 1 pkt 4 *ustawy oos*. W pierwszym przypadku organ rozstrzyga, czy w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko konieczne jest przeprowadzenie jego oceny oddziaływania na środowisko. W drugim natomiast przedstawia stanowisko, czy w postępowaniu dotyczącym uzyskania decyzji następczej po decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (w niniejszej sprawie – decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) konieczne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o której mowa w rozdziale 4 działu V analizowanej ustawy.

Mając powyższe na uwadze, zarzut o wewnętrznej sprzeczności zaskarżonej decyzji jest nietrafiony.

Piotr Andrzejewski wniósł o uchylenie decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji. Zgodnie z art. 138 § 2 *Kpa* organ odwoławczy może uchylić zaskarżoną decyzję w całości i przekazać sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji, gdy decyzja ta została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie. Przepis powyższy nie może być interpretowany rozszerzająco, bowiem zasadą jest merytoryczne rozpoznanie i rozstrzygnięcie sprawy przez organ odwoławczy (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 grudnia 2012 r., sygn. akt: II OSK 1198/13, oraz B. Adamiak, J. Borkowski, op. cit., str. 550). Mając na uwadze zasadę dwuinstancyjności postępowania administracyjnego, którego istotą jest zapewnienie stronom prawa do dwukrotnego rozpatrzenia i rozstrzygnięcia sprawy, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w ramach postępowania odwoławczego dokonał analizy zgromadzonego materiału dowodowego, w tym wniosku o wydanie decyzji, raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniami, zaskarżonej decyzji oraz wniesionego odwołania. W toku postępowania odwoławczego organ drugiej instancji rozpatrzył sprawę w pełnym zakresie co do okoliczności faktycznych i prawnych, nie znajdując przesłanek uzasadniających uchylenie przedmiotowej decyzji i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji. Część decyzji RDOŚ w Poznaniu z dnia 20 października 2015 r. była niezgodna z przepisami prawa lub z punktu widzenia celowości podjętego rozstrzygnięcia, co uzasadniało jej uchylenie w tej części i merytoryczne rozstrzygnięcie sprawy. Pozostała część decyzji jest w ocenie organu odwoławczego prawidłowa, co uzasadnia pozostawienie tej części decyzji bez zmian.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Niniejsza decyzja jest ostateczna w administracyjnym toku instancji. Na decyzję służy stronom skarga wnoszona na piśmie do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.



z upoważnienia
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Zastępca Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Marek Kajs
Marek Kajs

Otrzymują:

1. Paweł Katarzyński – pełnomocnik Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań.
2. Leszek Rozwora – pełnomocnik Piotra Andrzejewskiego, Kancelaria Lex Specialis Leszek Rozwora – Radca Prawny, ul. 1 Maja 13/2, 63-800 Gostyń.
3. Pozostałe strony postępowania na podstawie art. 49 *Kpa* w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy ood*.
4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Do wiadomości:

1. Burmistrz Gostynia.
2. Wójt Gminy Piaski.



Warszawa, dnia 9 czerwca 2017 r.

GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Załącznik do decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
z dnia 9 czerwca 2017 r., znak: DOOS-oi.4200.19.2015.mko.23

Charakterystyka przedsięwzięcia

polegającego na: *budowie obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434
Lubowo – Kostrzyń – Kunowo – Gostyń – Rawicz według wariantu I.*

I.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi o nawierzchni twardej i długości 6,614 km wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi oraz urządzeniami i instalacjami towarzyszącymi. Obwodnica będzie stanowiła ciąg drogi wojewódzkiej nr 434. Zlokalizowana będzie po wschodniej stronie miasta Gostyń. Początek obwodnicy będzie znajdował się w miejscu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 434 z drogą powiatową nr 4938P (km 0+000), a koniec w miejscu jej włączenia do węzła „Piaski” (km 6+614), realizowanego w ramach odrębnej inwestycji.

W ramach drogowych obiektów inżynierskich zostaną wykonane:

- most na rzece Stara Kania (km 4+712);
- wiadukt nad linią kolejową nr 360 Jarocin – Leszno (km 4+959);
- wiadukt nad drogą krajową nr 12 (DK12) (km 5+034).

W ciągu drogi wykonane zostaną skrzyżowania z drogami publicznymi:

- skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo z drogą powiatową nr 4938P (km 0+000);
- skrzyżowanie jednopoziomowe z drogą gminną (km 0+621);
- skrzyżowanie jednopoziomowe z drogą gminną (km 2+144);
- skrzyżowanie jednopoziomowe z drogą gminną (km 3+123);
- skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo z drogą powiatową nr 4907P (km 3+757);
- skrzyżowanie wielopoziomowe z drogą krajową nr 12 – węzeł drogowy typu WC (km 5+126);

-
- skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo z drogą powiatową nr 4954P (km 6+136).

II.

Podstawowe parametry techniczne planowanej drogi:

- kategoria drogi zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440): droga publiczna wojewódzka;
- klasa drogi zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2016 r. poz. 124): droga główna (G);
- prędkość projektowa: 70 km/h;
- szerokość jezdni: 7 m (2 x 3,5 m);
- szerokość pobocza: 2 m;
- kategoria ruchu: KR5;
- obciążenia: 115 kN/oś;
- warstwa ścieralna: SMA o grubości 4 cm.

Podstawowe parametry techniczne mostu na rzece Stara Kania:

- konstrukcja ustroju nośnego: jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych;
- liczba przęseł: 1;
- rozpiętość teoretyczna przęsła: 14,50 m;
- długość całkowita: ~35,75 m;
- szerokość całkowita pomostu: 12,52 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami: 8,00 m;
- pochylenie poprzeczne: jednostronne 4 %;
- pochylenie podłużne: jednostronne 1,5 %.

Podstawowe parametry techniczne wiaduktu nad linią kolejową nr 360 Jarocin – Leszno:

- konstrukcja ustroju nośnego: jednoprzęsłowy, z prefabrykowanych belek strunobetonowych;
- liczba przęseł: 1;
- rozpiętość teoretyczna przęsła: 26,20 m;
- długość całkowita: ~52,25 m;
- szerokość ustroju nośnego: 1,55 m;
- szerokość całkowita pomostu: 16,00 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami: 12,00 m;
- pochylenie poprzeczne: jednostronne minimum 2 %;
- pochylenie podłużne: jednostronne 1,5 %.

Podstawowe parametry techniczne wiaduktu nad DK12:

- konstrukcja ustroju nośnego: dwudźwigarowy, monolityczny;
- liczba przęseł: 1;

- rozpiętość teoretyczna przęsła: 31,20 m;
- długość całkowita: ~57,30 m;
- szerokość ustroju nośnego: 2,26 m;
- szerokość całkowita pomostu: 18,70 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami: 8,00 m + 4,50 m;
- pochylenie poprzeczne: jednostronne minimum 2 %;
- pochylenie podłużne: jednostronne 1,5 %.

III.

Tabela 1. Opis niwelety drogi.

Lp.	Kilometraż	Sposób prowadzenia niwelety w stosunku do istniejącego terenu	Wysokość / głębokość nasypu / wykopu [m]	Spadki podłużne niwelety
1	od km 0+000 do km 0+095	nasyp	0,0 ÷ 0,9	1,0 ÷ 3,0
2	od km 0+095 do km 0+225	wykop	0,0 ÷ 0,9	0,3 ÷ 1,1
3	od km 0+225 do km 0+580	nasyp	0,0 ÷ 6,8	0,3 ÷ 1,1
4	od km 0+580 do km 0+625	wykop	0,0 ÷ 2,5	0,3 ÷ 1,1
5	od km 0+625 do km 2+985	nasyp	0,0 ÷ 4,5	0,3 ÷ 2,5
6	od km 2+985 do km 3+085	wykop	0,0 ÷ 3,0	0,3 ÷ 1,2
7	od km 3+085 do km 3+110	nasyp	0,0 ÷ 4,0	~ 1,2
8	od km 3+110 do km 3+190	nasyp	0,0 ÷ 0,9	0,3 ÷ 1,2
9	od km 3+190 do km 3+450	nasyp	0,0 ÷ 3,5	0,3 ÷ 1,0
10	od km 3+450 do km 3+675	wykop	0,0 ÷ 7,5	0,3 ÷ 1,0
11	od km 3+675 do km 3+775	nasyp	0,0 ÷ 2,7	0,3 ÷ 1,0
12	od km 3+775 do km 3+940	wykop	0,0 ÷ 5,0	0,3 ÷ 1,0
13	od km 3+940 do km 4+440	nasyp	0,0 ÷ 2,1	0,3 ÷ 1,7
14	od km 4+440 do km 4+695	nasyp	2,1 ÷ 6,2	1,0 ÷ 2,0
15	od km ok. 4+695 do km ok. 4+735	Most na rzece Stara Kania		
16	od km ok. 4+735 do km ok. 4+930	nasyp	9,5 ÷ 9,7	1,0 ÷ 2,0
17	od km ok. 4+930 do km ok. 4+982	Wiadukt nad linią kolejową nr 360 Leszno - Jarocin		
18	od km ok. 4+982 do km ok. 5+003	nasyp	8,0 ÷ 8,5	1,0 ÷ 2,0
19	od km ok. 5+003 do km ok. 5+061	Wiadukt nad drogą krajową nr 12		
20	od km ok. 5+061 do km 5+334	nasyp	0,0 ÷ 8,5	1,0 ÷ 3,0
21	od km 5+334 do km 5+825	wykop	0,0 ÷ 7,2	1,0 ÷ 3,0
22	od km 5+825 do km ~ 6+614	nasyp	0,0 ÷ 1,4	0,3 ÷ 1,0

IV.

W ramach przedsięwzięcia, w ramach likwidacji kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, planuje się również przebudowę trzech odcinków linii elektroenergetycznych:

- linii WN 110 kV relacji Leszno Gronowo – Gostyń w km 2+320. Przebudowa polega na przełożeniu przecięcia linii z planowaną drogą z km 2+320 na km 2+180 i będzie wiązała się z posadowieniem trzech słupów na działce o nr. ewid. 183/6 obręb Podrzecze, gm. Piaski wzdłuż fragmentu drogi km 2+150 do 2+350;
- linii WN 110 kV relacji Leszno Gronowo – Gostyń w km 3+558. Przebudowa polegała będzie na przebudowie jednego słupa na działce o nr. ewid. 160/2 obręb Grabonóg, gm. Piaski bez zmiany przebiegu linii;
- linii WN 110 kV relacji Gostyń – Pępowo w km 3+881. Przebudowa polegała będzie na przebudowie jednego słupa na działce o nr. ewid. 63 obręb Grabonóg, gm. Piaski bez zmiany przebiegu linii.

V.

Tabela 2. Odprowadzenie ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych:

Odcinek drogi, z którego odprowadzane są ścieki	Odbiornik oczyszczonych wód deszczowych z projektowanej obwodnicy
0+000 ÷ 0+221	Odprowadzenie wód deszczowych do istniejącego rowu drogi wojewódzkiej nr 434 - wylot do rowów przydrożnych.
0+221 ÷ 0+458	Odprowadzenie wód deszczowych do Rowu Bodzewskiego.
0+458 ÷ 0+621	Odprowadzenie wód deszczowych do Rowu Bodzewskiego.
0+621 ÷ 0+851	Odprowadzenie wód deszczowych do istniejącego rowu melioracyjnego bez nazwy.
0+851 ÷ 0+942	Odprowadzenie wód deszczowych do istniejącego rowu melioracyjnego bez nazwy.
0+942 ÷ 2+144	Odprowadzenie wód deszczowych do projektowanych rowów - zbiorników sedymentacyjno-filtracyjnych. Rowy - zbiorniki sedymentacyjno-filtracyjne zaprojektowano po obu stronach obwodnicy na odcinku od km 0+942 do km 1+916.
2+144 ÷ 2+685	Odprowadzenie wód deszczowych do istniejącego rowu melioracyjnego K-109.
2+685 ÷ 3+738	Odprowadzenie wód deszczowych do istniejącego rowu melioracyjnego K-109.
3+738 ÷ 4+036	Odprowadzenie wód deszczowych do istniejących kolektorów deszczowych kd 600 i kd 400
4+036 ÷ 4+715	Odprowadzenie wód deszczowych do Starej Kani
4+715 ÷ 6+606	Odprowadzenie wód deszczowych do Starej Kani

VI.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia zorganizowane zostanie zaplecze budowy:

- na wysokości km 2+000 po wschodniej stronie planowanej drogi;
- na wysokości km 2+500 po zachodniej stronie planowanej drogi;
- na wysokości km 6+600 po północnozachodniej stronie planowanej drogi.

VII.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę 4700 – 5000 m² krzewów, 390 sztuk drzew oraz 4000 sztuk drzew z powierzchni leśnej.



Urząd
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Zastępca Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Marek Kejs
Marek Kejs

