



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



PROGRAM FUNKCJONALNO- UŻYTKOWY

CZĘŚĆ OPISOWO-INFORMACYJNA

KODY CPV:

- 45200000-9 Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej
- 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
- 71320000-7 Usługi inżynierskie w zakresie projektowania



TYTUŁ ZADANIA:
Budowa obwodnicy
Obornik w ciągu drogi
wojewódzkiej nr 178
Wałcz-Oborniki

Jelenia Góra, listopad 2015 r.

Zamawiający:

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich

ul. Wilczak 51

61-623 Poznań

Program funkcjonalno-użytkowy opracowany przez:

Firma Projektowo-Handlowa

ZABOBRZE

ul. Rózyckiego 4

58-506 Jelenia Góra

Tel. 600 876 606

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA **7**

1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	9
1.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA I ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH	10
1.2. AKTUALNE UWARUNKOWANIA WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	12
1.3. OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI FUNKCJONALNO - UŻYTKOWE	21
1.4. SZCZEGÓŁOWE WŁAŚCIWOŚCI FUNKCJONALNO – UŻYTKOWE	23
2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	25
2.1. CECHY OBIEKTU DOTYCZĄCE ROZWIĄZAŃ BUDOWLANO-KONSTRUKCYJNYCH	25
2.2. WYMAGANIA TECHNICZNE	25
2.3. WYMAGANIA MATERIAŁOWE	36
2.4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OPRACOWAŃ ZAŁĄCZANYCH DO OFERTY	36
2.5. WYMAGANIA DOTYCZĄCE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ WYKONAWCY	36
2.6. MATERIAŁY DO UZYSKANIA ZGODY WŁAŚCIWEGO ORGANU NA PROWADZENIE ROBÓT	38
2.7. INNE WYMAGANIA DLA DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ WYKONAWCY I ROBÓT BUDOWLANYCH	38

II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA **43**

1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE ZGODNOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO Z WYMAGANIAMI WYNIKAJĄCYMI Z ODRĘBNYCH PRZEPISÓW.	45
2. OŚWIADCZENIE ZAMAWIAJĄCEGO, STWIERDZAJĄCE JEGO PRAWO DO DYSPONOWANIA NIERUCHOMOŚCIĄ NA CELE BUDOWLANE.	45
3. PRZEPISY PRAWNE I NORMY ZWIĄZANE Z PROJEKTOWANIEM I WYKONANIEM ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.	45
4. ZAŁĄCZNIKI:	49
Załącznik nr 1: Wykaz cen	
Załącznik nr 2: Decyzja środowiskowa	
Załącznik nr 3: Koncepcja budowy obwodnicy Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz-Oborniki wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej opracowana przez firmę „DROMOST” Sp. z o.o.- 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	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Program funkcjonalno-użytkowy opracowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013, poz. 1129 j.t.).

Niniejszy program funkcjonalno-użytkowy opracowano w oparciu o następujące materiały:

- a) Uzgodnienia z Zamawiającym
- b) Wizja lokalna w terenie
- c) Koncepcja budowy obwodnicy
- d) Mapa sytuacyjno-wysokościowa
- e) Warunki techniczne, opinie, uzgodnienia, decyzje

1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Zakres przedmiotu zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zadanie polegające na:

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 uzyskaniem innych decyzji administracyjnych niezbędnych do zrealizowania zadania inwestycyjnego pn: „Budowa obwodnicy Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Oborniki” oraz

wykonaniu robót budowlanych

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

Spośród przedstawionych wariantów w KONCEPCJI BUDOWY OBWODNICY OBORNIK W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 178 WAŁCZ-OBORNIKI WRAZ Z UZYSKANIEM DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ opracowanej przez firmę „DROMOST” Sp. z o.o., do dalszych prac wskazany został wariant projektowy nr 1.

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

1.1. Charakterystyczne parametry przedmiotu zamówienia i zakres robót budowlanych

1.1.1. Konstrukcja projektowanego układu drogowego

Przyjęte parametry projektowe DW nr 178

Klasa drogi	G
Prędkość projektowa	$V_p = 60 \text{ km/h}$
Prędkość miarodajna	$V_m = 70 \text{ km/h}$
Szerokość jezdni	7,00 m
Szerokość poboczy	min. 1,25 m
Szerokość chodnika	1,50 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,50 m
Obciążenie nawierzchni	115 KN
Kategoria ruchu	KR 4

Pozostałe parametry zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430. z późn. zm.).
- 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.).

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

Kategoria ruchu przyjęta na podstawie prognozy ruchu.

1.1.2. Zakres zasadniczych robót budowlanych przewidzianych do wykonania

Wykonawca jest zobowiązany opracować projekty budowlane, wykonawcze, przedmiary robót oraz dostosować założenia specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót a także wybudować i oddać do użytkowania obwodnicę Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Oborniki.

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

Materiały do wniosków należy przedłożyć Zamawiającemu do akceptacji 30 dni przed planowanym złożeniem wniosku. Uwagi zamawiającego zostaną wprowadzone w ciągu 2 tygodni od dnia przekazania uwag.

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:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia nawierzchni,
- wykonanie robót ziemnych,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych oraz pozostałych elementów korpusu drogowego,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- rozbiórkę istniejących obiektów mostowych (most nad rz. Wełną, wiadukt nad ul. Staszica),
- budowę nowych obiektów inżynierskich (most nad rz. Wełną, wiadukt nad ul. Staszica),
- wykonanie pali, podpór mostowych,
- rozbiórkę wiaduktu w ciągu ulicy 11 Listopada,
- wykonanie robót fundamentowych,
- wykonanie nasypów za przyczółkami,
- posadowienie pali, podpór mostowych, przyczółków,
- wykonanie nowego przęsła,
- wykonanie umocnienia skarpy koryta rz. Wełny,
- wykonanie muru oporowego,
- przebudowę i budowę skrzyżowań,
- budowę ciągów pieszo-jezdnych,
- przebudowę i budowę chodników,
- przebudowę i budowę kanalizacji deszczowej,
- ustawienie stalowych barier ochronnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- zabezpieczenie i przebudowę istniejących urządzeń obcych zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
- wycinkę i karczowanie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- nasadzenia rekompensujące drzew i krzewów,
- demontaż istniejącego oświetlenia drogowego
- budowę oświetlenia drogowego (skrzyżowania w zakresie jezdni oraz

- ciąg pieszo – rowerowy),
- budowa ekranów akustycznych,
- regulacja wysokościowa elementów uzbrojenia obcego,
- oznakowanie drogi i dróg związanych oraz wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wyplantowanie terenu i obsianie trawą,
- roboty wykończeniowe i porządkowe,
- pełnienie nadzoru autorskiego,
- przygotowanie dokumentów do wniosku o pozwolenie na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót,
- sporządzenie inwentaryzacji powykonawczej,
- archeologiczne badania powierzchniowo-sondażowe (w przypadku zarejestrowania obiektów archeologicznych należy przeprowadzić wyprzedzające inwestycję badania wykopaliskowe),
- uzyskanie na wszystkie badania archeologiczne stosownego pozwolenia,
- wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Projektowaną obwodnicę należy poprowadzić po nowym śladzie zgodnie z wariantem projektowym nr 1 Koncepcji budowy obwodnicy.

1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Planowana obwodnica jest położona w województwie wielkopolskim, powiecie obornickim, w gminie Oborniki, usytuowana jest po północnej stronie miasta. Początek jej przebiegu stanowi włączenie do drogi wojewódzkiej nr 178 (ul. Czarnkowska). Miejsce włączenia to skrzyżowanie w/w ulicy z trasą nieczynnej linii kolejowej relacji Wronki - Oborniki. Proj. skrzyżowanie (rondo łącznie z wlotami) wchodzi w zakres opracowania. Planowana trasa biegnie w kierunku wschodnim po trasie nieczynnej linii kolejowej dochodząc do istniejącego mostu kolejowego na rzece Wełnie, następnie do istniejącego wiaduktu drogowego na skrzyżowaniu z ulicą Staszica.

Budowa mostu i wiaduktu wchodzi w zakres niniejszego opracowania.

Projektowana obwodnica kończy się skrzyżowaniem z drogą krajową nr 11 (ulica 11 Listopada) w formie ronda, objętego zakresem opracowania.

1.2.2. Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji środowiskowej

Dla przedmiotowej inwestycji została pozyskana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydana przez Burmistrza Obornik dnia 14.10.2015 roku, znak: ROS.6220.27.2014.

Decyzja Środowiskowa jest nadrzędna w stosunku do innych dokumentów. Wszelkie dane i wymagania dotyczące rozwiązań realizacyjnych i technicznych związanych z ochroną środowiska, zawarte w innych częściach niniejszego PFU należy interpretować zgodnie z postanowieniami tej decyzji.

Uwarunkowania środowiskowe:

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarach objętych ochroną prawną:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny PLH300043.

Inwestycja przebiega wzdłuż granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 na odcinku ok. 830 m oraz przez obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny PLH300043 na odcinku ok. 640 m, blisko jego południowego krańca.

Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji

1. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 16 lipca do 14 marca; w razie konieczności wykonania wycinki poza wyżej wymienionym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych. Uzyskanie stosownych zezwoleń należy do Wykonawcy.
2. Bezpośrednio przed przystąpieniem do wycinki drzew i krzewów, dokonać ich kontroli pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt.
3. Drzewa, w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, a nie przeznaczonych do wycinki, na czas prowadzenia robót, odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem.
4. 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.

5. W przypadku konieczności prowadzenia rozbiórki mostu na rzece Wełnie oraz wiaduktów nad ul. Staszica i w ciągu ul. 11 Listopada w sezonie rozrodczym nietoperzy i ptaków oraz zimowania nietoperzy, przed rozpoczęciem prac należy dokonać kontroli tych obiektów pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt.
6. Plac budowy w obrębie terenów podmokłych doliny rzeki Wełny zabezpieczyć przed możliwością dostania się na jego teren płazów, gadów oraz innych drobnych zwierząt.
7. Prowadzić regularne inspekcje wykopów, oraz okresowych zastoisk wody powstałych na placu budowy pod kątem obecności w nich płazów, gadów oraz drobnych ssaków; w przypadku stwierdzenia ich obecności, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla dane go gatunku miejsce.
8. Podczas wykonywania prac związanych z przebudową mostu na rzece Wełnie zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się do koryta rzeki ziemi, gruzu i materiałów budowlanych oraz eksploatacyjnych.
9. W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego, prace określone w pkt. 1-2 oraz 5-8 wykonywać pod nadzorem przyrodnika.
10. Umocnić skarpę koryta Wełny poprzez ułożenie materaców z geokraty wypełnionych narzutem z otoczków średnich podścielonych podsypką piaskową na geowłókninie i usypanie narzutu z dużych kamieni.
11. Nasypy przy większych miąższościach w stanie luźnym dogęścić.
12. Podniesienie terenu (brzezi rzeki) zrealizować poprzez zdjęcie wierzchniej warstwy gleby i usypanie nasypu z kruszywa łamanego zagęszczonego. Podłoże umocnić przy zastosowaniu materiałów naturalnych podścielonych geomembraną.
13. Bazę materiałową i miejsca postoju maszyn zlokalizować przy końcu ocenianego odcinka drogi w pobliżu zespołu garaży lub w innym miejscu poza obszarem objętym Decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
14. Serwisowanie maszyn wykonywać wyłącznie w punktach serwisowych poza terenem inwestycji.
15. W miejscach występowania gruntów spoistych (gliny i piaski gliniaste) zastosować dodatkową warstwę wzmacniającą konstrukcję o grubość kilkunastu centymetrów.
16. Zaprojektować urządzenie blokujące przepływ wód opadowych i roztopowych do rzeki Wełny na wypadek sytuacji awaryjnej na drodze. Urządzenia uruchamiać natychmiast po wystąpieniu takiej sytuacji.

17. Wody opadowe i roztopowe spływające z mostu przed zrzutem do Wełny podczyszczać poprzez zastosowanie osadnika piasku.
18. Wybudować krótkie odcinki kanałów deszczowych odwadniających rondo na początku trasy drogi.
19. Zaprojektować rów bezodpływowy lewostronny (strona północna), w km od 0+054 do 0+160, który przejmować będzie wody opadowe i roztopowe z korpusu drogowego od km 0+054 do km 0+240.
20. Zaprojektować rów lewostronny otwarty od km 0+250 do rzeki Wełny, który odprowadzi wody opadowe i roztopowe do rzeki z odcinka drogowego od km 0+240 do km 0+562.
21. Od km 0+620 do 1+223 oraz w obrębie ronda na końcu trasy wybudować kanalizację deszczową, do której wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą przez studzienki ściekowe z wpustami i przykanalikami.
22. Teren zajęty na czas budowy, przywrócić do stanu pierwotnego.
23. Odpady niebezpieczne magazynować w opisanych, szczelnych pojemnikach w miejscach utwardzonych i zabezpieczonych przed dostępem osób trzecich i zwierząt oraz w miejscach zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi.
24. Warstwę urodzajną ziemi przechowywać w przyzmach, poza obszarem prowadzonych robót ziemnych; masy ziemne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zagospodarować na terenie inwestycji pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
Grunty z wykopów, które ze względu na parametry techniczne będą się nadawać do ponownego użycia, zostaną przed wbudowaniem złożone na terenie budowy lub składowisku do tego celu przeznaczonym. Pozostałe masy ziemne będą wywiezione z terenu budowy na składowisko, ich odbiór będzie udokumentowany.
25. Roboty budowlane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
26. Zaprojektować następujące zabezpieczenia przeciwhałasowe:
 - 1) ekran E1 od początku przebudowy ulicy Czarnkowskiej do przejścia dla pieszych na ulicy Kubiaka o wysokości 3 m i długości 65 m;
 - 2) ekran E2 od km 0+926 do km 1+000, po prawej stronie drogi, na krawędzi wykopu o wysokości 2,5 m i długości 75 m;
 - 3) ekran E3 po zachodniej stronie drogi krajowej nr 11 w północnej części węzła od km 0+243 do km 0+496 (koniec przebudowy drogi krajowej nr 11), wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego oraz wzdłuż ronda, o zmieniającej się wysokości: od km 0+243 do 0+350 - wys. 3 m i długości 114 m, od km 0+350 do km 0+496 - wys. 2 m i długości 145m; oraz na wysokości dz. nr 608 i 607/1 o wysokości

- 3 m i długości 43 m (całkowita długość 302 m);
- 4) ekran E4 po wschodniej stronie drogi krajowej nr 11 w północnej części węzła od km 0+350 do km 0+496 drogi krajowej nr 11, wzdłuż krawędzi pasa drogowego, po prawej stronie o zmieniającej się wysokości: od km 0+350 do 0+423 - wys. 4 m i długości 72 m, od km 0+423 do km 0+496 - wys. 2,5 m i długości 72 m (całkowita długość 144 m);
- 5) ekran E5 po zachodniej stronie drogi krajowej nr 11 w południowej części węzła od km 0+062 drogi krajowej nr 11 do km 1+060 obwodnicy (południowa część), wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego, ronda oraz południowej stronie obwodnicy o zmieniającej się wysokości: od km 0+062 do 0+156 - wys. 3,5 m i długości 97 m, od km 0+156 do km 0+190 - wys. 3 m i długości 30 m, od km 0+190 do km 1+060 obwodnicy - wys. 2,5 m i długości 137 m z zakładką o długości 10 m w rejonie ścieżki pieszo-rowerowej przebiegającej na drugą stronę obwodnicy.

1.2.3. Ogólne uwarunkowania projektowe i realizacyjne

Wykonawca zobowiązany jest do:

- Przygotowania i realizacji inwestycji 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. z 2013 r. poz. 687 z późn. zm.) 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. z 2013 r. poz.1235 z późn. zm.).
- W przypadku konieczności przebudowy lub budowy urządzeń wodnych należy przygotować materiały dla Zamawiającego o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego. O pozwolenie wodno-prawne występuje Zamawiający.
- Opracowania dokumentacji geodezyjno-prawnej, w tym:
Projekt należy opracować na aktualnej mapie do celów projektowania dróg, odzwierciedlającej faktyczny stan prawny, w skali 1:500 (w formie wstęgi) oraz wykonać niezbędne pomiary uzupełniające i sprawdzające 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 przekaże 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 inwestycji 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,
 - 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 Oborniki,
 - 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 badań oraz dokumentacji geotechnicznej:
- Opinia geotechniczna jest opracowaniem stanowiącym część dokumentacji projektowej inwestycji budowlanej, ustalającym przydatność gruntów dla potrzeb budownictwa i określającym geotechniczne warunki posadowienia oraz ustaloną przez projektanta kategorię geotechniczną obiektu budowlanego. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r. poz. 463) opracowanie opinii geotechnicznej jest obligatoryjne dla obiektów budowlanych wszystkich kategorii geotechnicznych.
- Badania geologiczne powinny dać wyraźny obraz warunków zalegania gruntów oraz właściwości poszczególnych warstw. Wyniki badań powinny pozwolić na zastosowanie przez projektanta drogi odpowiednich rozwiązań projektowych (wzmocnienie podłoża lub korpusu drogi, wymianę gruntów).

Badania geotechniczne należy wykonać w terenie, po którym planowany jest przebieg trasy drogi. Celem badań jest określenie między innymi grubości i głębokości poszczególnych warstw gruntu oraz warunki dopływu i działania wód gruntowych.

Badania geotechniczne:

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

Badania geotechniczne dla obiektów:

- dla każdej podpory wykonać po jednym odwiercie kontrolnym, który osiągnie warstwę nośną +5 metrów,
- dla każdej podpory wykonać trzy sondowania sondą CPTU o długości równej odwiertowi. Miejsca sondowań rozmieścić na planie trójkąta pozwalającym na całkowite rozpoznanie układu warstw podłoża,
- w przypadku przepustów wykonać po jednym odwiercie przy wlocie i wylocie przepustu, który osiągnie warstwę nośną + 5m,

Na podstawie wykonanych badań geotechnicznych opracować opinię geotechniczną,

- Wykonania wszelkich innych niezbędnych badań i pomiarów.
- W przypadku konieczności ponownego przeprowadzenia postępowania środowiskowego, Wykonawca przygotowuje odpowiednie dokumenty oraz pozyska decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla całego zadania inwestycyjnego w oparciu o obowiązujące przepisy, w szczególności Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2013 poz. 1232 z późn. zm.) oraz Wytyczne w zakresie dokumentowania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych.

W przypadku etapowania robót oraz pozyskiwania odrębnych decyzji ZRID dla poszczególnych etapów Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania wniosku o przedłużenie okresu obowiązywania decyzji środowiskowej, przed upływem okresu 4 lat gdy decyzja środowiskowa stała się ostateczna.

- W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej (urządzenia teletechniczne, urządzenia energetyczne, sieci wodociągowe i gazowe, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, urządzenia melioracyjne, system odprowadzenia wód deszczowych i ścieków sanitarnych), Wykonawca zaprojektuje i wykona ich przebudowę lub zabezpieczenie i uzyska od ich

- właścicieli lub zarządców, warunki techniczne, pozwolenia, uzgodnienia i zatwierdzenia na przebudowę lub likwidację urządzeń infrastruktury technicznej.
- Projekty oraz budowa, przebudowa lub likwidacja urządzeń infrastruktury technicznej muszą spełniać obowiązujące przepisy i normy. Przebudowywane elementy ww. infrastruktury, powinny znaleźć się w miarę możliwości w pasie drogowym.
 - Wykonawca jest zobowiązany do opracowania projektów budowlanych i wykonawczych, dla wszystkich branż, rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót budowlanych, dokładną lokalizację i uwarunkowania ich wykonania, z uwzględnieniem wymagań:
 - obowiązujących ustaw i rozporządzeń,
 - niniejszego programu funkcjonalno-użytkowego.
 - Wykonawca jest zobowiązany do 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 inwestycją.
 - Wykonawca uzyska w imieniu Zamawiającego na koszt Wykonawcy:
 - wszystkie warunki techniczne, uzgodnienia i zatwierdzenia wymagane zgodnie z prawem,
 - niezbędne decyzje administracyjne.
 - Wykonawca na własny koszt przygotuje dla Zamawiającego:
 - materiały do wniosków: ZRID, pozwolenia wodno-prawnego i innych decyzji, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego oraz decyzji ZRID,
 - materiały do porozumień wynikających ze ZRID,
 - karty informacyjne w przypadku zmiany decyzji środowiskowej oraz wszystkie dokumenty i opracowania (m.in. raport oddziaływania na środowisko, jeśli organ wydający decyzję nałoży obowiązek jego opracowania) niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej.
 - Wykonawca musi uwzględnić dodatkowe wymagania wynikające z uzyskania opinii do decyzji ZRID. Po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego dla tych rozwiązań umieści je w projekcie i zrealizuje.
 - Wykonawca zobowiązany jest w okresie trwania umowy do nieodpłatnego uzgodnienia projektów skierowanych przez Zamawiającego związanych z:
 - lokalizacją w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej nie związanych z potrzebami zarządzania drogami,

- budową lub przebudową włączeń do dróg wojewódzkich dróg innych kategorii oraz zjazdów na obszarze objętym umową.
- Wykonawca zobowiązany jest w okresie trwania umowy do nieodpłatnego opiniowania uzgodnień związanych z inwestycją.
- Uzyskania wszelkich decyzji opinii i pozwoleń, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Opracowania i przedstawienia Zamawiającemu do zatwierdzenia Specyfikacji Technicznych na wszystkie elementy realizowanych robót oraz opracowania przedmiaru robót.
- Opracowania projektów stałej, czasowej organizacji ruchu, uzyskania wymaganych opinii i zatwierdzenia tych projektów przez Zarządzającego Ruchem - zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekty czasowej organizacji ruchu muszą uwzględniać utrzymanie ciągłości ruchu w obu kierunkach na drodze krajowej nr 11. Wykonawca może to zapewnić przez wprowadzenie objazdów drogami innych zarządców dróg wraz z uwzględnieniem spełnienia warunków tych zarządców (ich utrzymania, naprawy bądź przywrócenie ich stanu po zakończeniu robót do stanu sprzed budowy) lub Wykonawca może wykonać w ramach zadania budowę tymczasowej drogi objazdowej w miejscu istniejących garaży i poprowadzenie tą drogą dwukierunkowego ruchu z DK 11 lub zapewnić inne rozwiązanie zapewniające ciągłość ruchu na DK 11.
- Realizacji robót w oparciu o zaakceptowane przez Zamawiającego projekty wykonawcze po wytyczeniu robót przez uprawnionego geodetę Wykonawcy.
- Prowadzenia pomiarów kontrolnych i badań laboratoryjnych zgodnie z wymogami Specyfikacji technicznych (ST), w niezależnym od Wykonawcy robót laboratorium drogowym, zaakceptowanym przez Zamawiającego.
- Prowadzenia dziennika budowy i wykonywania obmiarów ilości zamawianych robót.
- Przeprowadzenie archeologicznych badań sondażowych.
- 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 prowadzonej inwestycji - zgodnie z pozyskaną opinią konserwatorską.
- Koszty badań sondażowych, nadzoru archeologicznego i badań ratunkowych ponosi Wykonawca.
- Sporządzenia inwentaryzacji geodezyjnej powykonawczej i uzyskanie jej przyjęcia do powiatowego zasobu geodezyjnego.

- Przygotowania rozliczenia końcowego robót i sporządzania operatu kolaudacyjnego , który ma zawierać: umowę, ofertę, umowy z podwykonawcami, harmonogram, wyceniony wykaz cen, protokoły odbioru robót ulegających zakryciu i zanikających, polisę ubezpieczeniową protokoł 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 kolaudacyjny należy dostarczyć w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej oraz 1 egz. w wersji elektronicznej (w formacie *pdf).
- Sprawowania nadzoru autorskiego nad realizowanymi robotami.
- Przekazania zrealizowanych obiektów ich zarządcom za zgodą Zamawiającego.
- Przygotowanie dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót.

1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe

- a) 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. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.) oraz z wszelkimi aktami prawnymi właściwymi dla przedmiotu zamówienia, z przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi polskimi normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej.
- b) Efektem końcowym ma być wybudowana obwodnica Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Oborniki, jako droga klasy „G”, jednojezdniowa, 2-pasowa wraz z mostem nad rzeką Wełną i wiaduktem nad ul. Staszica.
- c) Droga ma spełniać wymogi zawarte w „Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.), to znaczy konstrukcja ma być zaprojektowana na okres eksploatacji 20 lat.
- d) 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.).

- e) Konstrukcję nawierzchni należy przewidzieć dla kategorii ruchu KR 4.
- f) Konstrukcję nawierzchni jezdni należy zaprojektować 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. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.),
 - „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”, IBDiM, Warszawa, 2001,
 - „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, GDDKiA, Politechnika Gdańska, 2012 r.,
 - Wymagania Techniczne WT 2010 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury wydane przez IBDiM.
- g) Wykonawca przed przystąpieniem do projektowania konstrukcji nawierzchni winien wykonać, własne badania podłoża gruntowego.

1.3.1. Zakres robót i szacunkowa wycena

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

- wynikami szczegółowych wizji terenowych i inwentaryzacji własnych,
- wynikami badań i pomiarów własnych,
- wynikami opracowań własnych,
- projektem koncepcyjnym,
- zapisami niniejszego Programu funkcjonalno-użytkowego,
- decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,
- wywiadem geodezyjnym,
- analizą materiałów dotyczących planowanych inwestycji (narady koordynacyjne dawniej ZUD).

Wykonawca musi mieć świadomość, że rodzaje robót określone w niniejszym programie funkcjonalno – użytkowym są orientacyjne 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.

1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe

RODZAJE ROBÓT I ICH LOKALIZACJA

1.4.1. Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe

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

Roboty rozbiórkowe polegać będą na:

- rozbiórkach konstrukcji jezdni przy zmianie geometrii skrzyżowań,
- rozbiórce istniejących warstw bitumicznych nawierzchni przez frezowanie,
- rozbiórce barier drogowych i oznakowania pionowego,
- rozbiórce istniejących obiektów mostowych łącznie z fundamentami (most nad rzeką Wełną, wiadukt nad ul. Staszica),
- rozbiórce w całości wiaduktu w ciągu ulicy 11 Listopada,
- rozbiórce istniejących ogrodzeń oraz wykonaniu zabezpieczeń na czas budowy,
- inwentaryzacji stanu istniejącego budynków,
- inwentaryzacji nakładów rzeczowych przejmowanych nieruchomości,
- rozbiórka innych obiektów uniemożliwiających realizację zadania.

1.4.2. Wykonanie korpusu drogi i nawierzchni

Przyszłą nawierzchnię drogi wojewódzkiej należy zwymiarować na ruch KR 4 - obciążenie nawierzchni 115 kN/oś.

1.4.3. Obiekty inżynierskie

Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować budowę nowych oraz rozbiórkę wraz z fundamentami istniejących obiektów inżynierskich.

- Obiekty:
 - istn. obiekt mostowy na rzece Wełnie – rozbiórka i budowa nowego mostu,
 - istn. Wiadukt nad ulicą Staszica - rozbiórka i budowa nowego wiaduktu,
 - istn. Wiadukt w ciągu ulicy 11 Listopada – rozbiórka.
- Mur oporowy
Na fragmencie długości trasy, między ulicami Żwirki i Wigury, a ulicą Staszica należy przewidzieć mur oporowy.
- Ekran akustyczny
Należy przewidzieć ekran akustyczny.

1.4.4. Skrzyżowania

W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę skrzyżowań,

- skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 178 – ulica Czarnkowska z ulicą Juliana Kubiaka – proj. skrzyżowanie skanalizowane typu rondo,
- skrzyżowanie z drogą krajową nr 11 (ulica 11 Listopada) – proj. skrzyżowanie w formie ronda turbinowego.

oraz remont:

- remont skrzyżowania ul. Staszica/ul. Łopatyńskiego.

1.4.5. Drogi dojazdowe, zjazdy

Należy zaprojektować budowę dróg dojazdowych i zjazdów oraz dróg objazdowych na czas budowy.

1.4.6. Ciągi pieszo-jezdne, chodniki

W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę ciągów pieszo-jezdnym oraz chodników.

1.4.7. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

W pasie planowanej inwestycji oraz w jej sąsiedztwie znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z drogą, takie jak linie energetyczne, telekomunikacyjne, przewody kanalizacyjne, gazowe, wodociągowe lub ciepłownicze.

1.4.8. Urządzenia techniczne drogi

Drogowe bariery ochronne odpowiedniego typu należy zamontować w miejscach występowania obiektów inżynierskich oraz w innych miejscach, w których na podstawie obowiązujących przepisów zachodzi konieczność ich montażu.

1.4.9. Oznakowanie pionowe i poziome

Wykonawca jest zobowiązany:

- opracować projekt docelowej organizacji ruchu,
- projekty na czas budowy.
- projekt przeznakowania dróg publicznych m. Oborniki.

Projekty muszą być zatwierdzone przez Zarządzającego Ruchem.

1.4.10. 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 (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 roku, poz. 2181 z późniejszymi zmianami).

1.4.11. 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 20 lat, oraz rękojmię na okres określony w Umowie.

Zamawiający oczekuje, że przedmiot zamówienia w zakresie zaprojektowania i wykonania zostanie rozliczony i przekazany w terminie **14.08.2019 r.**

2.2. Wymagania techniczne

Do Wykonawcy należy pozyskanie aktualnej mapy zasadniczej do celów projektowych.

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.

Wycinę drzew wraz z transportem dłużyc:

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

- drzew liściastych o średnicy powyżej 20 cm i długości 6,0 m, do Obwodu Drogowego w Czarnkowie przeprowadzi Wykonawca. Miejsce odwozu gałęzi, karpiny, krzaków i pozostałych drzew wraz z kosztami utylizacji ustala swoim staraniem Wykonawca.

Materiał rozbiórkowy z frezowania nawierzchni, Wykonawca odwiezie na teren wskazany przez przedstawiciela RDW Czarnków.

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.

2.2.3. Roboty drogowe

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

2.2.4. Odwodnienie

Należy przewidzieć odwodnienie poprzez studzienki ściekowe z wpustami deszczowymi odprowadzającymi wody opadowe z powierzchni drogi do zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej lub do otwartych trawiastych rowów drogowych. Odbiornikiem wód opadowych będzie istniejąca kanalizacja deszczowa oraz rzeka Wełna.

Istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana jest tylko na początkowym fragmencie drogi, odwadniany do tego odbiornika odcinek kończy się w km 0+115. W obrębie ronda na początku trasy należy zaprojektować krótkie odcinki kanałów deszczowych odwadniających rondo. Wody opadowe z reszty przebudowywanego odcinka odprowadzić do rzeki Wełny. Od km 0+115 do km 0+620 zaprojektować studzienki ściekowe z wpustami i przykanalikami wyprowadzonymi do projektowanych lewostronnych rowów drogowych. Od km 0+620 do 1+223 oraz w obrębie ronda na końcu trasy należy przewidzieć kanalizację deszczową do której wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą poprzez studzienki ściekowe z wpustami i przykanalikami do rzeki Wełny. W przekroju ulicznym przy krawężniku zastosować ściek szer. 20 cm z kostki brukowej grub. 8 cm na ławie betonowej wspólnej z krawężnikiem po obu stronach jezdni.

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 2010 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 – 1 (2010), WT – 2 (2010), WT – 4 (2010), WT – 5 (2010) GDDKiA.

Warunkiem przyjęcia proponowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jest zaprojektowanie i wykonanie:

- dla jezdni obwodnicy - ruch KR4

warstwa ścieralna	SMA (asfalt modyfikowany),
warstwa wiążąca	beton asfaltowy,
podbudowa z betonu asfaltowego	beton asfaltowy,
warstwa podbudowy	mieszanka niezwiązana – kruszywo łamane,
warstwa wzmacniająca	mieszanka związana cementem C3/4,

- dla pierścieni rond:

kostka kamienna granitowa o wysokości ok. 17 do 19 cm,
zaprawa cementowo - piaskowa grubości 6 cm,
podbudowa z mieszanki związanej cementem C 16/20 o grubości 26 cm z wypełnieniem spoin żywicą epoksydową,
warstwa odcinająca grubości 15 cm - mieszanka związana cementem C 3/4,
obwiednia pierścienia wyspy - krawężnik kamienny łukowy trapezowy.

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

Nawierzchnia na moście

warstwa ścieralna SMA (asfalt modyfikowany),
warstwa wiążąca asfalt lany.

2.2.6. Skrzyżowania

Skrzyżowania należy zaprojektować, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.) z uwzględnieniem klasy technicznej krzyżujących się dróg, prędkości projektowej, oraz natężenia ruchu.

2.2.7. Zjazdy, 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 wykrażone promieniem $R_{min.}=8,0$ m.

Projektowane drogi objazdowe na czas budowy muszą uwzględniać utrzymanie ciągłości ruchu w obu kierunkach na drodze krajowej nr 11. Wykonawca może to zapewnić przez wprowadzenie objazdów drogami innych zarządców dróg wraz z uwzględnieniem spełnienia warunków tych zarządców (ich utrzymania, naprawy bądź przywrócenie ich stanu po zakończeniu robót do stanu sprzed budowy) lub Wykonawca może wykonać w ramach zadania budowę tymczasowej drogi objazdowej w miejscu istniejących garaży i poprowadzenie tą drogą dwukierunkowego ruchu z DK 11 lub zapewnić inne rozwiązanie zapewniające ciągłość ruchu na DK 11.

Projektowane drogi objazdowe na czas budowy muszą posiadać nawierzchnię bitumiczną, szerokość umożliwiającą swobodny przejazd w dwóch kierunkach. Konstrukcja nawierzchni dostosowana do obciążenia ruchem.

2.2.8. Ciągi pieszo-jezdne, chodniki

Chodniki należy wykonać z kostki betonowej koloru szarego gr. 8 cm. Ciągi pieszo-jezdne należy wykonać o nawierzchni bitumicznej.

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 ograniczone obrzeżem betonowym.

2.2.9. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

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

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.

2.2.10. Urządzenia techniczne drogi

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.

Należy przewidzieć budowę 1 stacji pogodowej. Lokalizacja do akceptacji Zamawiającego.

Zakres prac oraz elementów obejmuje wykonanie wraz z zasilaniem zestawu stacji meteo wyposażonej w:

- czujnik drogowy - 1 szt.
- detektor opadu - 1 szt.
- maszt wraz z fundamentem - 1 kpl.
- czujnik temperatury i wilgotności powietrza - 1 szt.
- rejestrator - 1 szt.
- promiennik podczerwieni, kamera - 1 kpl.
- serwer bazodanowy i www wraz z systemem operacyjnym - 1 kpl.
- router, akumulator, skrzynia, okablowanie, zasilacz, wysięgniki - 1 kpl.
- instalacja i uruchomienie systemu - 1 kpl.

2.2.11. Oznakowanie pionowe i poziome

a) Wykonanie czasowego, docelowego oznakowania pionowego obejmuje montaż nowego i czasowego oznakowania pionowego wg zatwierdzonych projektów oraz utrzymanie i demontaż czasowego oznakowania po zakończeniu robót budowlanych.

b) Znaki drogowe winny spełniać warunki określone w WWiORB.

c) 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.

Dla znaków należy zastosować folię 2 generacji, dla znaków: A-7, B-2, B-20, B-25, B-33, D-6, D-6a, D-6b należy zastosować folię 3 generacji.

d) Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe. Punktowe elementy odblaskowe (kocie oczka) kotwione w nawierzchni należy przewidzieć 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.

W obrębie zatok autobusowych na długości peronów oraz przy przejściach dla pieszych należy zastosować oznakowanie poziome media-line (30 cm) w kolorze żółtym.

W miejscach włączenia w istniejące ciągi drogowe wszystkie znaki istniejące do wymiany.

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.

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

Wykonawca w ramach rekompensaty za wycięte drzewa i krzewy ma za zadanie wprowadzenie nasadzeń uzupełniających z zastosowaniem rodzimych gatunków drzew i krzewów.

2.2.13. Urządzenia BRD

Na wyspach kanalizujących ruch oraz wyspach spowalniających zastosować znaki aktywne (z dwóch stron wyspy) zasilane z sieci energetycznej. W obrębie wysp spowalniających zamontować bariery sprężyste.

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

2.2.14. Obiekty inżynierskie

W ramach inwestycji należy przewidzieć rozbiórkę istniejącego mostu nad rzeką Wełną i budowę nowego obiektu.

Wytyczne projektowe dla mostu przez rzekę Wełnę:

- Istniejący obiekt kolejowy należy wyburzyć – zdemontować istniejące dźwigary, rozebrać przyczółki oraz fundamenty,
- Konstrukcję stalową dźwigarów należy przekazać na teren wskazany przez Zamawiającego,
- obiekt jednoprzęsłowy o rozpiętości teoretycznej przęsła 39,20 m,
- dźwigar ciągły, stalowy, blachownicowy,

- zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej mostu wykonać w postaci metalizacji natryskowej o minimalnej grubości 200 µm oraz systemem farb poliuretanowych,
- zabezpieczenie antykorozyjne elementów stalowych konstrukcji wykonać w wytwórni elementów stalowych do międzywarstwy systemu powłok malarskich,
- minimalna trwałość powłok malarskich – 15 lat,
- szerokość jezdni na obiekcie między krawężnikami - 8m (2x3,5m+2x0,50m),
- krawężniki kamienne, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie poprzez malowanie,
- szerokość ścieżek pieszo – rowerowych 1x2,9 m,
- między ścieżką pieszo – rowerową należy umieścić ekran akustyczny o wysokości wynikające z decyzji środowiskowej oraz badań akustycznych,
- słupki ekranów akustycznych montować po całkowitym wykonaniu nawierzchni na kapach chodnikowych, stopki słupków dostosować do pochylenia poprzecznego kapy. Nie dopuszcza się ustawiania słupków na podlewkach,
- bariery mostowe oddzielające ruch samochodowy od ciągów pieszo – rowerowych powinny spełniać wymagania stawiane w normie PN-EN 1317 i powinny posiadać odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa,
- 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,
- balustrady zabezpieczające ciągi pieszo – rowerowe 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.
- balustrady i bariery zabezpieczone antykorozyjnie wyłącznie przez cynkowanie ogniowe,
- nie dopuszcza się spawania elementów balustrady na budowie, połączenia segmentów zaprojektować jako skręcane,
- nawierzchnia na kapach chodnikowych wykonana z żywicy poliuretanowo – epoksydowych lub z emulsji wykonanej z syntetycznego asfaltu modyfikowanego polimerami wypełnionej grysem bazaltowym w kolorze czerwonym,

- kap chodnikowe wykonane jako żelbetowe, monolityczne, dylatowane,
- gzyms w postaci desek gzymsowych wykonanych z polimerobetonu wykończonych dekoracyjnie w kolorze RAL. Deski zaprojektować jako mocowane do kap chodnikowych za pomocą pętli wykonanych ze stali nierdzewnej o średnicy 10mm,
- odwodnienie pomostu zaprojektować jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE ukryte w konstrukcji dźwigara, kolor rur spustowych oraz elementów mocowania dopasować do koloru konstrukcji dźwigarów,
- wpusty na obiekcie umieścić w linii odwodnienia w jezdni,
- przy krawężnikach wykonać przeciwspadek z asfaltu lanego o szerokości 25cm i pochyleniu poprzecznych min 4% w kierunku linii odwodnienia,
- izolacja płyty pomostu wykonana z papy termozgrzewalnej wysokomodyfikowanej SBS zbudowaną na wkładce poliestrowej o wysokiej gramaturze. Zamawiający dopuszcza wykonanie izolacji w technologii MMA, na bazie metakrylanu metylu,
- w linii odwodnienia w warstwie ochronnej nawierzchni zaprojektować dren wykonany ze skał magmowych otoczonych żywicą epoksydową. Na całej długości drenu umieścić dodatkowo prefabrykowany dren szerokości min. 45mm i grubości min. 9 mm 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 $\geq 18 \text{ kN}$
- powierzchnie betonowe pomostu oraz podpór wystające ponad powierzchnię terenu zabezpieczyć poprzez hydrofobizację barwną na podporach,
- warstwa ochronna nawierzchni wykonana z asfaltu lanego, minimalna grubość warstwy 4cm,
- warstwa ścieralna na obiekcie dostosowana do warstwy drogowej w części drogowej
- elementy betonowe stykające się z gruntem zabezpieczyć poprzez wykonanie izolacji bitumicznej o minimalnej grubości 2mm, izolację taką wyprowadzić mini 15 cm ponad teren lub element umocnienia terenu,
- dylatacje modułowe szczelne,

- łożyska garnkowe,
- przyczółki i filary zaprojektować jako masywne, żelbetowe o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się projektowania miejscowych zmian grubości ścian czołowych, skrzydeł oraz korpusów filarów,
- niedopuszczalne jest posadowienie przyczółków i filarów na nasypie zbrojonym
- płyty przejściowe zaprojektować na całej szerokości wewnętrznej przyczółka,
- nad płytami przejściowymi zaprojektować wypełnienie betonem B15 na całej szerokości wewnętrznej przyczółka,
- przestrzeń pod kapami chodnikowymi wykonanymi na przyczółkach wypełnić betonem B15 układanym bezpośrednio na betonie wypełniającym wykonanym na płytach przejściowych,
- stożki powyżej murów oporowych przy przyczółkach umocnić geokratą wypełnioną humusem wraz z wykonaniem hydro – obsiewu,
- nie projektować oświetlenia na obiekcie,
- schody skarpowe zaprojektować przy obu przyczółkach obiektu,
- repery montowane do konstrukcji obiektu należy zaprojektować jako nierdzewne.

W ramach inwestycji należy przewidzieć rozbiórkę wiaduktu nad ulicą Staszica i budowę nowego obiektu.

Wytyczne projektowe dla wiaduktu nad obwodnicą w ciągu ulicy Staszica:

- obiekt jednoprzęsłowy o rozpiętości teoretycznej przęsła 14,50 m,
- płyta pomosty żelbetowa, wykonana z belek żelbetowych sprężanych obetonowanych,
- szerokość jezdni na obiekcie między krawężnikami – 6,50m,
- krawężniki kamienne, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie poprzez malowanie,
- szerokość ciągów pieszo, 1x1,50m oraz 1x3,00m,
- bariery mostowe oddzielające ruch samochodowy od ciągów pieszo – rowerowych powinny spełniać wymagania stawiane w normie PN-EN 1317 i powinny posiadać odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa,
- 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,

- barieroporce muszą posiadać wydzielony pochwyty w postaci rury lub elementu co najmniej ceowego,
- barieroporce muszą posiadać odpowiednie elementy wypełniające o rozstawie określonym w § 255 pkt. 8 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
- nawierzchnia na kapach chodnikowych wykonana z żywic poliuretanowo – epoksydowych lub z emulsji wykonanej z syntetycznego asfaltu modyfikowanego polimerami wypełnionej grysem bazaltowym w kolorze czerwonym,
- kap chodnikowe wykonane jako żelbetowe, monolityczne, dylatowane,
- gzyms w postaci desek gzymsowych wykonanych z polimerobetonu wykończonych dekoracyjnie w kolorze RAL. Deski zaprojektować jako mocowane do kap chodnikowych za pomocą pętli wykonanych ze stali nierdzewnej o średnicy 10mm,
- dylatacje modułowe,
- łożyska garnkowe,
- odwodnienie pomostu zaprojektować jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE,
- wpusty na obiekcie umieścić w linii odwodnienia w jezdni,
- przy krawężnikach wykonać przeciwsfadek z asfaltu lanego o szerokości 25cm i pochyleniu poprzecznych min 4% w kierunku linii odwodnienia,
- izolacja płyty pomostu wykonana z papy termozgrzewalnej wysokomodyfikowanej SBS zbudowaną na wkładce poliestrowej o wysokiej gramaturze. Zamawiający dopuszcza wykonanie izolacji w technologii MMA, na bazie metakrylanu metylu,
- w linii odwodnienia w warstwie ochronnej nawierzchni zaprojektować dren wykonany ze skał magmowych otoczonych żywicą epoksydową. Na całej długości drenu umieścić dodatkowo prefabrykowany dren szerokości min. 45mm i grubości min. 9 mm 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

- powierzchnie betonowe pomostu oraz podpór wystające ponad powierzchnię terenu zabezpieczyć poprzez hydrofobizację barwną na podporach, bezbarwną na ustroju niosącym,
- warstwa ochronna wykonana z asfaltu lanego, minimalna grubość warstwy 4cm,
- warstwa ścieralna na obiekcie dostosowana do warstwy drogowej w części drogowej
- elementy betonowe stykające się z gruntem zabezpieczyć poprzez wykonanie izolacji bitumicznej o minimalnej grubości 2mm, izolację taką wyprowadzić mini 15 cm ponad teren lub elementu umocnienia terenu,
- przyczółki i filary zaprojektować jako masywne, żelbetowe o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania miejscowych zmian grubości ścian czołowych, skrzydeł oraz korpusów filarów,
- niedopuszczalne jest posadowienie przyczółków i filarów na nasypie zbrojonym
- płyty przejściowe zaprojektować na całej szerokości wewnętrznej przyczółka,
- nad płytami przejściowymi zaprojektować wypełnienie betonem B15 na całej szerokości wewnętrznej przyczółka,
- przestrzeń pod kapami chodnikowymi wykonanymi na przyczółkach wypełnić betonem B15 układanym bezpośrednio na betonie wypełniającym wykonanym na płytach przejściowych,
- 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 betonowy 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 ma mokro. Po wykonaniu fugowaniu lico kostki kamiennej należy oczyścić z pozostałości betonu,
- nie projektować oświetlenia na obiekcie,
- schody skarpowe zaprojektować przy obu przyczółkach obiektu,
- repery montowane do konstrukcji obiektu należy zaprojektować jako nierdzewne.

Wiadukt w ciągu ulicy 11 Listopada – przeznaczony do rozbiórki, zastąpiony rondem.

Ścianę oporową należy zaprojektować z prefabrykatów żelbetowych kątowych.

Ekrany akustyczne – na obiektach inżynierskich należy zastosować panele przezroczyste, w pozostałym zakresie panele wykonane z aluminium.

2.2.15. Oświetlenie drogowe

Należy przewidzieć oświetlenie drogowe każdego z projektowanych skrzyżowań-węzłów drogowych, ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy skrzyżowaniami oraz mostu nad rzeką Wełną zgodnie z projektem koncepcyjnym oświetlenia drogowego. Dla każdego z projektowanych elementów oświetlenia (ronda, ciąg pieszo-rowerowy, most) należy przewidzieć osobne zasilanie w energię elektryczną z urządzeniem pomiarowym.

2.2.16. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji inwestycji

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.).

2.3. Wymagania materiałowe

Wyroby budowlane, stosowane w trakcie wykonywania robót budowlanych mają spełniać wymagania polskich przepisów, a wykonawca będzie posiadał dokumenty potwierdzające, że zostały one wprowadzone do obrotu, zgodnie z regulacjami ustawy o wyrobach budowlanych i posiadają wymagane parametry.

Za spełnienie wymagań jakościowych dotyczących materiałów ponosi odpowiedzialność Wykonawca.

2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty

2.4.1. Wykonawca przedkłada jako załącznik do oferty :

- Wypełniony Wykaz Cen

2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy

Po podpisaniu umowy Wykonawca opracuje dokumentację projektową obejmującą wszystkie branże wchodzące w skład przedmiotowej inwestycji, wszystkie obiekty oraz urządzenia wchodzące w skład inwestycji (w tym drogowe, inżynierskie,

infrastruktury technicznej i inne) 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 Zamawiającego.

2.5.1. Projekty budowlane i wykonawcze

Projekty budowlane i wykonawcze muszą być przedstawione do akceptacji Zamawiającemu.

- a) Projekty budowlane i wykonawcze powinny uwzględniać wszystkie elementy planowanej inwestycji oraz stan prawny na dzień przekazania dokumentacji Zamawiającemu.
- b) 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.
- c) Projekty winny być opracowane na podstawie:
 - aktualnych map sytuacyjno - wysokościowych i ewidencyjnych do celów projektowych,
 - własnych pomiarów sytuacyjno - wysokościowych stanowiących podstawę do opracowania elementów dokumentacji.
- e) 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).
- f) Projekty budowlane i wykonawcze winny spełniać wymagania Ustawy Prawo budowlane [1], Rozporządzeń [4] i [10], innych obowiązujących rozporządzeń i

ustaw oraz zawierać załączniki, decyzje i opinie, które są wymagane, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- g) Projekty budowlane i wykonawcze muszą być przedstawione do akceptacji Zamawiającemu.

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 i innych decyzji, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego oraz decyzji ZRID.

Zamawiający dopuszcza dzielenie przedmiotowej drogi na dwa odcinki, dla których mogą zostać pozyskane niezależne decyzje ZRID.

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

Wartość odebranych części, zostanie ustalona jako proporcja długości odcinków objętych protokołem odbioru częściowej dokumentacji do całości odcinka objętego Przedmiotem Umowy z Wykonawcą.

2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych

2.7.1. Wymagane terminy

- a) Harmonogram robót zgodny z Umową Wykonawca przekaże Zamawiającemu.
- b) Zamawiający wymaga, aby w harmonogramie przyjęty był termin zakończenia robót budowlanych – **28.06.2019 r.**
- c) Zamawiający wymaga aby łączny czas rozbiórki istniejącego wiaduktu w ciągu ulicy 11 Listopada (DK11), budowa ronda turbinowego na skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z ulicą 11 Listopada (DK11) i wprowadzonego w związku z tym objazdu DK11 nie może przekroczyć łącznie 8 miesięcy.

2.7.2. Zakres opracowań projektowych oraz ilość egzemplarzy dla Zamawiającego

- a) **Projekty budowlane - (5 egz. w wersji papierowej wraz z wersją elektroniczną na komputerowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem *.dwg oraz *.pdf.), 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.

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) oraz wykonać niezbędne pomiary uzupełniające i sprawdzające 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,
- 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,
- Mapa ewidencji gruntów z wrysowaniem zakresu terenowego inwestycji,
- 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.

b) 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 inwestycji z uwzględnieniem kompletu zagadnień wchodzących w jej skład.

c) 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 2010 (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.

2.7.3. Nadzór autorski

a) Wykonawca zobowiązany jest do pełnienia nadzoru autorskiego.

b) Nadzór autorski obejmuje czynności określone wymogami prawa budowlanego (art. 20 pkt. 4), w szczególności:

- stwierdzanie w toku wykonywania robót budowlanych zgodności realizacji inwestycji 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

- a) 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,
- b) Kompletny projekt budowlany i wykonawczy przed złożeniem wniosku o pozyskanie zgody na prowadzenie robót i rozpoczęciem prac budowlanych musi być zaakceptowany przez Zamawiającego,
- c) 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 przekaze Zamawiającemu dokumentację projektową za pomocą protokołu zdawczo-odbiorczego,
- d) Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania inwestycji do przekazania jej w użytkowanie zgodnie z procedurą określoną w Prawie Budowlanym (przygotowanie dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót) oraz do uczestnictwa w czynnościach związanych z uzyskaniem ostatecznych decyzji o pozwoleniu na użytkowanie,
- e) 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 rozwiązywania elementów robót, które będą realizowane. Protokoły z rad technicznych należy załączyć do projektu wykonawczego,
- f) 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 robót

- a) Zamawiający ma prawo do zapoznania się z przebiegiem i postępowaniem prac na każdym etapie realizacji zadania,
- b) Dokumentacja powinna być zapakowana w teuczki (ponumerowane egzemplarze). Informacja o zawartości teuczki powinna być podana na wierzchu teuczki, w środku i na grzbiecie. Teuczki powinny być wytrzymałe i posiadać odpowiednie zamknięcia, każdy egzemplarz musi stanowić odrębną całość zawierającą dokumentację techniczną wszystkich branż,
- c) 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

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.

Wykonawca własnym kosztem i staraniem pozyska dokumenty umożliwiające Zamawiającemu wydanie oświadczenia stwierdzającego jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

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

- [1] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.).
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.).
- [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 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. 2013 r., poz. 1129 j. t.).

- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.).
- [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).
- [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).
- [8] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397 z późn. zm.).
- [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. z 2003 r. Nr 120, poz. 1127 z późn. zm.).
- [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 2015 r. poz.469 t.j.).
- [19] Zarządzenie Ministra Rolnictwa z dnia 26.01.1976r. w sprawie wymagań jakim powinien odpowiadać operat wodnoprawny (MP z 1976 r. Nr 6 poz. 32).
- [20] Ustawa z dnia 09.06.2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. z 2011 r. Nr 163, poz.981 z późn. zm.).
- [21] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 19.12.2001 r. w sprawie projektów prac geologicznych (Dz.U. z 2001 r. Nr 153, poz. 1777).
- [22]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).
- [23] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 08.05.2014 r. w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (Dz.U. z 2014 r., poz. 596).
- [24] 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).
- [25] 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. z 2013 poz. 1235 z późn. zm.).
- [26] Ustawa z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2013 r. poz. 687 z późn. zm.).
- [27] Ustawa z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.).
- [28] Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2013 r. poz. 627 z późn. zm.).
- [29] Ustawa z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 1997 r. Nr 115, poz. 741, z późn. zm.).
- [30] Ustawa z dnia 03.02.1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (j. t. Dz.U.2015 r. poz. 909).

Wytyczne i instrukcje

- [31] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. GDDP, Warszawa 2001 r.
- [32] Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999r.

- [33] Katalog wzorcowych drogowych urządzeń ochrony środowiska. GDDP, Warszawa – 2000 r.
- [34] Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 r.
- [35] Ogólne specyfikacje techniczne obejmujące potrzeby drogownictwa w zakresie geodezji i kartografii oraz nabywania nieruchomości. GDDP Warszawa 1998 r.
- [36] Ogólne specyfikacje techniczne dla robót budowlanych - GDDP Warszawa 1998 r.
- [37] 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],
- [38] 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],
- [39] 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].
- [40] 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].
- [41] Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych. GDDP, Warszawa 1994 r.
- [42] Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKiA Politechnika Gdańska, 2012 r.
- [43] Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 2001 r.
- [44] 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.

[45]

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:

Załącznik nr 1: Wykaz cen

Załącznik nr 2: Decyzja środowiskowa

Załącznik nr 3: Koncepcja budowy obwodnicy Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz-Oborniki wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej opracowana przez firmę „DROMOST” Sp. z o.o.- 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 1

WYKAZ CEN

Zasady obliczenia wykazu cen

Wykonawca powinien dokładnie przestudiować wszystko, co zostało zawarte w programie funkcjonalno-użytkowym, aby przygotować swoją propozycję Ceny, będąc w pełni świadomym, że nie będzie ona podlegać zmianom w czasie trwania Umowy, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w Umowie.

Wykaz cen określa całkowitą cenę, za którą Wykonawca zgodnie z Umową wykona przedmiot zamówienia obejmujący rezultaty rzeczowe określone w programie funkcjonalno-użytkowym.

W wykazie cen Wykonawca uwzględni wszelkie koszty bezpośrednie (robocizny, materiałów, sprzętu i transportu), koszty pośrednie, podatki zgodnie z obowiązującym prawem, inne podobnego rodzaju obciążenia, koszty organizacji robót, opłaty za zajęcie pasa drogowego, wszelkie wydatki poboczne i nieprzewidziane oraz wszelkie ryzyka i zysk Wykonawcy ponoszone w związku z wykonaniem przedmiotu zamówienia to jest dokumentacji projektowej, dokumentów Wykonawcy, robót budowlanych, dostaw i usług oraz usunięciem wad i zapewnieniem gwarancji jakości a także koszty refundowane związane z zapewnieniem gwarancji i ubezpieczeń oraz utrzymaniem tymczasowej organizacji ruchu podczas budowy (tymczasowe objazdy, bezpieczne przejścia przez ulicę, sygnalizacja świetlna itp.).

Wykaz cen jest ceną ryczałtową i zostanie wyliczony przez Wykonawcę na podstawie jego własnej kalkulacji.

Wykonawca w wykazie cen, weźmie pod uwagę warunki Umowy oraz wszystkie zobowiązania i zawrze swoje wynagrodzenie za opracowanie wszystkich Dokumentów Wykonawcy, wykonanie Robót, dostaw i usług oraz usunięcie wad i zapewnienie gwarancji jakości, zgodnie z Umową.

WYKAZ CEN (TABELA ELEMENTÓW RYCZAŁTOWYCH)

Lp.	Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych	Forma rozliczenia za kompletnie wykonany element	Wartość zł.
1	2	3	4
I.	Opracowanie dokumentacji wraz z przygotowaniem materiałów do złożenia wniosku w celu uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) przez Zamawiającego*	ryczałt	
II.	Roboty budowlane	ryczałt	
BRUTTO OGÓŁEM		x	

*Wartość dokumentacji nie może przekroczyć 5% kwoty brutto ogółem.

ZAŁĄCZNIK NR 2

DECYZJA ŚRODOWISKOWA



ROS.6220.27.2014

22
WZP.WD.666.18.28/15
14

Burmistrz Obornik
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 76

64 – 600 Oborniki



6D
7.10.15
P. Szubepanicki
Oborniki, dnia 14 października 2015r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r., poz. 267) w związku z art. 71, art. 75 ust. 1 pkt 4 i art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235) po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Oborniki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki”

USTALAM

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Oborniki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki”.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

1. Budowa obwodnicy Oborniki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki.

II. Określam następujące warunki realizacji ww. przedsięwzięcia:

1. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie od 16 lipca do 14 marca; w razie konieczności wykonania wycinki poza wyżej wymienionym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
2. Bezpośrednio przed przystąpieniem do wycinki drzew i krzewów, dokonać ich kontroli pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt.
3. Drzewa, w sąsiedztwie których będą prowadzone roboty budowlane, a nie przeznaczonych do wycinki, na czas prowadzenia robót, odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem.

tel.: (61) 65 59 100 fax: (61) 65 59 101
www.oborniki.pl e-mail: um@oborniki.pl



4. 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.
5. W przypadku konieczności prowadzenia rozbiórki mostu na rzece Wełnie oraz wiaduktów nad ul. Staszica i w ciągu ul. 11 Listopada w sezonie rozrodczym nietoperzy i ptaków oraz zimowania nietoperzy, przed rozpoczęciem prac należy dokonać kontroli tych obiektów pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt.
6. Plac budowy w obrębie terenów podmokłych doliny rzeki Wełny zabezpieczyć przed możliwością dostania się na jego teren płazów, gadów oraz innych drobnych zwierząt.
7. Prowadzić regularne inspekcje wykopów, oraz okresowych zastoisk wody powstałych na placu budowy pod kątem obecności w nich płazów, gadów oraz drobnych ssaków; w przypadku stwierdzenia ich obecności, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla dane go gatunku miejsce.
8. Podczas wykonywania prac związanych z przebudowa mostu na rzece Wełnie zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się do koryta rzeki ziemi, gruzu i materiałów budowlanych oraz eksploatacyjnych.
9. W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, wykrywania i minimalizacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego, prace określone w pkt. 1-2 oraz 5-8 wykonywać pod nadzorem przyrodnika.
10. Umocnić skarpe koryta Wełny poprzez ułożenie materaców z geokraty wypełnionych narzutem z otoczków średnich podścielonych podsypka piaskowa na geowłókninie i usypanie narzuty z dużych kamieni.
11. Nasypy przy większych miąższościach w stanie luźnym dogęścić.
12. Podniesienie terenu (brzegi rzeki) zrealizować poprzez zdjęcie wierzchniej warstwy gleby i usypanie nasypu z kruszywa łamanego zagęszczonego. Podłoże umocnić przy zastosowaniu materiałów naturalnych podścielonych geomembraną.
13. Bazę materiałową i miejsca postoju maszyn zlokalizować przy końcu ocenianego odcinka drogi w pobliżu zespołu garaży.
14. Serwisowanie maszyn wykonywać wyłącznie w punktach serwisowych poza terenem inwestycji.
15. W miejscach występowania gruntów spoistych (gliny i piaski gliniaste) zastosować dodatkowa warstwę wzmacniającą konstrukcję o grubość kilkunastu centymetrów.
16. Zaprojektować urządzenie blokujące przepływ wód opadowych i roztopowych do rzeki Wełny na wypadek sytuacji awaryjnej na drodze. Urządzenia uruchamiać natychmiast po wystąpieniu takiej sytuacji.
17. Wody opadowe i roztopowe spływające z mostu przed zrzutem do Wełny podczyszczać poprzez zastosowanie osadnika piasku.
18. Wybudować krótkie odcinki kanałów deszczowych odwadniających rondo na początku trasy drogi.
19. Zaprojektować rów bezodpływowy lewostronny (strona północna), w km od 0+054 do 0+160, który przejmować będzie wody opadowe i roztopowe z korpusu drogowego od km 0+054 do km 0+240.
20. Zaprojektować rów lewostronny otwarty od km 0+250 do rzeki Wełny, który odprowadzi wody opadowe i roztopowe do rzeki z odcinka drogowego od km 0+240 do km 0+562.

21. Od km 0+620 do 1+223 oraz w obrębie ronda na końcu trasy wybudować kanalizację deszczową, do której wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą przez studzienki ściekowe z wpustami i przykanalikami.
 22. Teren zajęty na czas budowy, przywrócić do stanu pierwotnego.
 23. Odpady niebezpieczne magazynować w opisanych, szczelnych pojemnikach w miejscach utwardzonych i zabezpieczonych przed dostępem osób trzecich i zwierząt oraz w miejscach zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi.
 24. Warstwę urodzajną ziemi przechowywać w przyzmacach, poza obszarem prowadzonych robot ziemnych; masy ziemne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zagospodarować na terenie inwestycji pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
 25. Roboty budowlane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
 26. Zaprojektować następujące zabezpieczenia przeciwhałasowe:
 - 1) ekran E1 od początku przebudowy ulicy Czarnkowskiej do przejścia dla pieszych na ulicy Kubiaka o wysokości 3 m i długości 65 m;
 - 2) ekran E2 od km 0+926 do km 1+000, po prawej stronie drogi, na krawędzi wykopu o wysokości 2,5 m i długości 75 m;
 - 3) ekran E3 po zachodniej stronie drogi krajowej nr 11 w północnej części węzła od km 0+243 do km 0+496 (koniec przebudowy drogi krajowej nr 11), wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego oraz wzdłuż ronda, o zmieniającej się wysokości: od km 0+243 do 0+350 - wys. 3 m i długości 114 m, od km 0+350 do km 0+496 - wys. 2 m i długości 145m; oraz na wysokości dz. nr 608 i 607/1 o wysokości 3 m i długości 43 m (całkowita długość 302 m);
 - 4) ekran E4 po wschodniej stronie drogi krajowej nr 11 w północnej części węzła od km 0+350 do km 0+496 drogi krajowej nr 11, wzdłuż krawędzi pasa drogowego, po prawej stronie o zmieniającej się wysokości: od km 0+350 do 0+423 - wys. 4 m i długości 72 m, od km 0+423 do km 0+496 - wys. 2,5 m i długości 72 m (całkowita długość 144 m);
 - 5) ekran E5 po zachodniej stronie drogi krajowej nr 11 w południowej części węzła od km 0+062 drogi krajowej nr 11 do km 1+060 obwodnicy (południowa część), wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego, ronda oraz południowej stronie obwodnicy o zmieniającej się wysokości: od km 0+062 do 0+156 - wys. 3,5 m i długości 97 m, od km 0+156 do km 0+190 - wys. 3 m i długości 30 m, od km 0+190 do km 1+060 obwodnicy - wys. 2,5 m i długości 137 m z zakładką o długości 10 m w rejonie ścieżki pieszo-rowerowej przebiegającej na drugą stronę obwodnicy.
- III. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników właściwemu organowi ochrony środowiska i Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Obornikach, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 7 przekrojach pomiarowych na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.
- IV. 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 1, 10 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,

- V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 i 10 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.

UZASADNIENIE

W dniu 28 lipca 2014r. na wniosek Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań wszczęte zostało postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Oborniki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki”.

Do wniosku dołączona została Karta informacyjna przedsięwzięcia sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. 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 obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

W związku z powyższym wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach o zajęcie stanowiska w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do obowiązku sporządzenia raportu i określenia jego zakresu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wobec czego:

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Obornikach w piśmie nr ON.NS-60-54/2014 z dnia 22 sierpnia 2014r. wyraził opinię, że przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko z punktu widzenia higienicznego i zdrowotnego nie jest konieczne. Swoje stanowisko uzasadnił w następujący sposób:

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia realizacja przedsięwzięcia będzie wykonana na terenie obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Wełny” oraz „Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka”. Wyżej wymienione przedsięwzięcie wykonane zostanie z uwagi na potrzebę zwiększenia płynności przejazdu przez miasto oraz poprawę jakości środowiska życia dla mieszkańców. W ramach planowanej inwestycji przebudowane zostaną dwa obiekty mostowe: most nad rzeką Wełną i wiadukt drogowy w ciągu ulicy Staszica i wiadukt w ciągu ulicy 11 Listopada. Zakres prowadzonych zmian spowoduje lokalne naruszenie standardów jakości środowiska akustycznego, dlatego konieczne będzie wprowadzenie ekranów akustycznych (str. 12 karty informacyjnej). W karcie informacyjnej przewiduje się wykonanie przez zrzutem do rzeki piaskownika i separatora. W karcie informacyjnej (str. 27) założono,

że po roku od oddania obwodnicy do użytkowania zostaną przeprowadzone pomiary hałasu w środowisku w celu potwierdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwhałasowych. Reasumując powyższe planowane przedsięwzięcie przy zachowaniu przedstawionych w karcie informacyjnej rozwiązań nie powinno wpłynąć na pogorszenie dotychczasowego stanu środowiska pod względem higienicznym i zdrowotnym.

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem nr WOO-IV.4240.735.2014.KL.1 z dnia 26 sierpnia 2014r. uznał, że istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu. RDOŚ wyrażając swoje stanowisko wziął pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko przeanalizował: rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000. W wyniku przeprowadzonej analizy uznał, że:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na budowie drogi o długości 1,2 km. Przedsięwzięcie będzie realizowane w północnej części miejscowości Oborniki. Początek analizowanego odcinka drogi stanowi skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 178 (ul. Czarnkowska). Skrzyżowanie z drogą krajową nr 11 (ul. 11 Listopada) zaplanowano w formie ronda turbinowego. Przedmiotowa droga będzie posiadała klasę G i kategorię ruchu KR4. W ramach prac budowlanych planowana jest rozbiórka mostu nad rzeką Wełną i budowa nowego mostu, budowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Staszica, budowa ciągów pieszych oraz pieszo-rowerowych. Średniodobowe natężenie ruchu wyniesie 25 726 pojazdów/dobę (prognoza na 2029r.).

Z informacji przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu będą znajdowały się tereny wymagające ochrony akustycznej. Analiza złożonej dokumentacji wykazała, że szacunkowe maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu pochodzącego z planowanej inwestycji w docelowym roku prognozy (2029r.) będą wynosiły do 57 m. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia Inwestor planuje budowę ekranów celem dotrzymania akustycznych standardów jakości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U z 2014r., poz. 112).

Wobec powyższych zagrożeń związanych z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia uznano za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. Wskazano, aby w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawić informacje dotyczące parametrów eksploatacyjnych przedsięwzięcia, takich jak struktura, natężenie i prędkość ruchu oraz elementów środowiskowych, jak ukształtowanie terenu i na tej podstawie, ocenić wpływ przedsięwzięcia na klimat akustyczny, m.in. w postaci podania wartości poziomów hałasu na granicy najbliższych terenów położonych wzdłuż inwestycji wymagających ochrony akustycznej, określonych w ww. rozporządzeniu.

Dokładna analiza parametrów eksploatacyjnych i technologicznych przedsięwzięcia, warunków środowiskowych i terenowych pozwoli na określenie skutecznych metod zabezpieczenia terenów chronionych akustycznie przed ewentualnym negatywnym wpływem przedsięwzięcia. W przypadku braku skutecznych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających standardy jakości środowiska, rozważona zostanie konieczność wprowadzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013r., poz. 1232 ze zm.).

Przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia pozwoli ustalić faktyczne warunki gruntowo-wodne występujące do poziomu wykonywanych robót oraz zidentyfikować ewentualne skutki realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do środowiska gruntowo-wodnego oraz zaproponować rozwiązania mające na celu ich zminimalizowanie. Jednocześnie, właściwe przedstawienie rozwiązań techniczno-organizacyjnych etapu realizacji inwestycji, tj. organizacja zaplecza budowy, bazy materiałowo-surowcowej, placu budowy oraz parku maszyn pozwoli zastosować rozwiązania chroniące środowisko przed ewentualnym negatywnym oddziaływaniem, np. zanieczyszczeniem wyciekami płynów eksploatacyjnych. Przedstawienie w ramach prowadzonej oceny oddziaływania na środowisko informacji dotyczących gospodarki wodno-ściekowej, zgodnie ze wskazanym w niniejszym postanowieniu zakresem, pozwoli także ocenić, czy planowane rozwiązania w ramach zagospodarowania wszystkich rodzajów ścieków, powstających w związku z realizacją przedmiotowego, będą wystarczające dla zapewnienia skutecznej ochrony środowiska wodnego i gruntowo-wodnego zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod inwestycję zlokalizowany jest na obszarze specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 i na obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny PLH300043. Ponadto w odległości około 200m znajduje się rezerwat przyrody „Słonawy”. Lasy na obszarze Natura 2000 Dolina Wełny są proponowane przez Lasy Państwowe do Międzynarodowej Sieci Lasów Modelowych, w działalności których uwzględnia się całościowe podejście do różnych aspektów działalności człowieka w krajobrazie (Bator J., Gąbka M., Jakubas E. (red.), 2014. Koncepcja lasu modelowego w zarządzaniu i ochronie różnorodności biologicznej rzek Wełny i Flinty (Wielkopolska). Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań). Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością wycinki około 1,3 ha lasu. Planowana inwestycja oprócz oddziaływania na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia, spowoduje przecięcie koryta migracyjnego zwierząt wzdłuż rzeki Wełny oraz poprzez fragmentację lasu w południowej części obszaru Natura 2000 utrudni migrację zwierząt między tymi kompleksami. Uwzględniając powyższe, w szczególności lokalizację inwestycji na obszarach cennych przyrodniczo, nie można wykluczyć znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien być wykonany zgodnie z art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ustalając zakres raportu wskazano, że powinien on zawierać szczegółową i wnikliwą analizę aspektów związanych z ochroną przyrody, gospodarką wodno-ściekową, hydrogeologią, ochroną przed hałasem, ochroną powietrza i gospodarką odpadami. Ponadto, w raporcie

Inwestor winien określić wpływ inwestycji na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

Wobec dwóch przeciwstawnych sobie opinii organów współdziałających tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach, Burmistrz Obornik uznał za udowodnione i wystarczające stanowisko PPIS w zakresie objętych jego właściwością tj. wpływu planowanej inwestycji na zdrowie i życie ludzi przy zachowaniu przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań przeciwhałasowych. Uznał również za słuszne stanowisko RDOŚ wskazujące na konieczność szczegółowej analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko naturalne w rejonie inwestycji. Organ wydał niniejsze postanowienie uwzględniając łącznie wszystkie uwarunkowania art. 63 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, biorąc w szczególności pod uwagę usytuowanie przedsięwzięcia na obszarach cennych przyrodniczo (obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny PLH300043) w konsekwencji czego przychylił się do wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu opinii uznającej, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko.

W związku z przedłożeniem przez Inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (opracowanego przez Bikos – Ateko Sp. z o.o.), w dniu 7 kwietnia 2015r. Burmistrz Obornik pismem nr ROS.6220.27.2014 zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach (ROS.6220.27.2014 z dn. 7 kwietnia 2015r.) z prośbą o zaopiniowanie środowiskowych uwarunkowań dla ww. przedsięwzięcia. W odpowiedzi na powyższe pisma:

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Obornikach wystosował do Burmistrza Obornik pismo nr ON.NS-60-31/2015 z dnia 22 kwietnia 2015r., w którym zaopiniował pod względem higienicznym i zdrowotnym środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Uzasadniając zajęte stanowisko napisał:

W przedstawionym „raporcie” projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 178. W opracowanym „raporcie” prognozowane jest wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w stosunku do istniejących obiektów chronionych dlatego konieczne jest wybudowanie ekranów akustycznych i wykonanie analizy porealizacyjnej dotyczącej natężenia hałasu, która pozwoli na stwierdzenie potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania oraz jego ewentualnego zasięgu. Planowane przedsięwzięcie jak wynika z przeprowadzonych analiz w „raporcie” przy zastosowaniu opisanych rozwiązań (str. 86 maty antywibracyjne i str. 87 ekrany akustyczne) i zaleceń do decyzji zawartych w tym „raporcie” na str. 166 oraz przestrzegania obowiązujących przepisów z zakresu ochrony środowiska, obowiązujących norm i wytycznych technicznych w opracowanej dokumentacji technicznej nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. Reasumując powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Obornikach opiniuje środowiskowe uwarunkowania pod

względem higienicznym i zdrowotnym dla przedmiotowego przedsięwzięcia i wyraża opinię jak wyżej. W związku z otrzymanym w dniu 20 lipca 2015r. aneksem do raportu oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 178 Wałcz – Oborniki” Burmistrz Obornik pismem z dnia 24 lipca 2015r. znak: ROS.6220.27.2014 wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach o ponowne wyrażenie opinii w sprawie środowiskowych uwarunkowań dla ww. przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Obornikach w piśmie nr ON.NS-60-66/2015 z dnia 14 sierpnia 2015r. podtrzymał swoją opinię z dnia 22.04.2015r. znak: ON.NS-60-31/2015 przy uwzględnieniu warunków zawartych w ww. „aneksie”, który uwzględnia przesunięcie ronda na skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z drogą krajową Nr 11 oraz ochrony akustycznej stanowiącej część „raportu” z grudnia 2014r. jak wynika z ww. aneksu do raportu jedynym możliwym sposobem zabezpieczenia przed hałasem będzie wykonanie pięciu odcinków ekranów o wysokości 1 do 4 metrów o łącznej długości 807 metrów i wykonanie pomiarów poziomu hałasu i wibracji w ramach analizy porealizacyjnej oraz na podstawie tych wyników konieczność wykonania ekranów akustycznych i przeciwwibracyjnych w postaci mat antywibracyjnych.

- Postanowieniem z 14.07.2015 r., znak: WOO-II.4242.4.2015.JS.4 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor* uzgodnił warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przed wydaniem postanowienia, pismem z 15.05.2015 r. *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Burmistrza Obornik o potwierdzenie, iż przyjęte do analiz akustycznych, dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku odpowiadają przypisanym im terenom występującym wzdłuż planowanego przedsięwzięcia, wymienionym w załączniku nr 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.). Burmistrz Obornik, pismem z 29.06.2015 r. potwierdził, że przyjęte do analizy akustycznej dopuszczalne wartości poziomów hałasu odpowiadają przypisanym im terenom występującym wzdłuż planowanego przedsięwzięcia. Ponadto, pismem z 19.05.2015 r. i 25.06.2015 r. *Regionalny Dyrektor* wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z grudnia 2014 r., dalej *raport*, w zakresie: ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, z zakresu gospodarki odpadami, gospodarki wodnej i hydrogeologii, ochrony przyrody, omówienia kwestii wystąpienia kolizji projektowanej drogi z istniejącym uzbrojeniem oraz opisu racjonalnego wariantu alternatywnego wraz z uzasadnieniem. 5.06.2015 r. i 2.07.2015 r. Inwestor przedstawił uzupełnienie do *raportu*.

W związku z koniecznością przesunięcia ronda na skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z drogą krajową nr 11 (ul. 11 listopada) i przedstawienia aneksu obejmującego te zmiany Burmistrz Obornik ponownie wystąpił do *Regionalnego Dyrektora* o uzgodnienie planowanego przedsięwzięcia. Uzgadniając ponownie, organ oparł się na całości dokumentacji zebranej w sprawie o sygnaturze WOO-II.4242.4.2015.JS.4, tj. raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z grudnia 2014 r. oraz jego uzupełnieniach, a także na przedłożonym do niniejszego postępowania aneksie z lipca 2015r.

Pismem z 10.08.2015 r., na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks

postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r., poz. 267 t.j. ze zm.) *Regionalny Dyrektor* wezwał Inwestora do uzupełnienia aneksu. W dniu 24.08.2015 r. Inwestor przedstawił wymagane uzupełnienie. Jednocześnie oświadczył, że przedłożony aneks do *raportu* zastępuje tylko część dotycząca oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, a pozostałe uwarunkowania środowiskowe opisane w *raporcie*, nie ulegają zmianie. W dniu 15 września 2015r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem nr WOO-II.4242.15.2015.JS.2 ponownie uzgodnił w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, sposób realizacji przedsięwzięcia polegającego pn.: „Budowa obwodnicy Oborniki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Oborniki” i określił warunki realizacji przedsięwzięcia (według wariantu I). Warunki i uzgodnienia zawarte w ww. postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzasadnił w sposób następujący:

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Obornik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz-Oborniki o długości ok. 1,230 km. Celem budowy obwodnicy jest zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 178 przez Oborniki i wyprowadzenie ruchu ze zwartej zabudowy miasta. Obwodnica przebiegać będzie w miejscu nieczynnej linii kolejowej relacji Wronki-Oborniki. Planowana inwestycja drogowa ma przyczynić się do zredukowania czasu podróży i zanieczyszczenia, podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu, unowocześnienia stanu infrastruktury technicznej w rejonie i zredukowania kosztów eksploatacji pojazdów. Wybrano do realizacji wariant nowego przebiegu DW 178 polegający na wykorzystaniu zlikwidowanej linii kolejowej PKP. Od początku opracowania do mostu nad Wełną nieczynna linia kolejowa biegnie na nasypie, z kolei od mostu w wykopie w otoczeniu zabudowy. Tory są zdemontowane i obecnie w ich miejscu powstały lokalne drogi lub w naturalny sposób wykształciły się różne zbiorowiska roślinności. Ze względu na zwartą zabudowę miasta wariantowanie inwestycji dotyczyło rozwiązań technicznych skrzyżowań oraz przebudowy obiektów mostowych – mostu nad Wełną i wiaduktu w ciągu ulicy Staszica.

Jak wynika z uzupełnienia do *raportu* z 2.06.2015 r. po wybudowaniu planowana droga uzyska kategorię drogi wojewódzkiej i stanowić będzie odcinek DW 178 Wałcz-Oborniki.

Przedmiotowa droga posiadać będzie klasę drogi G, przewidywany ruch KR4 i prędkość projektowa 60 km/h. Dla omawianej drogi zaprojektowano dwa podstawowe przekroje poprzeczne:

- odcinek od ulicy Czarnkowskiej do rzeki Wełny, o przekroju połulicznym z jednostronnym ciągiem pieszo-rowerowym, przebiegającym po południowej stronie korpusu drogowego oraz krawężnikiem ulicznym. Woda z nawierzchni ulicy i ciągu pieszo-rowerowego zostanie odprowadzona otwartymi rowami drogowymi;
- odcinek od rzeki Wełny do ulicy 11 Listopada, o przekroju ulicznym z obustronnymi krawężnikami z jednostronnym ciągiem pieszo-rowerowym, który w rejonie ulic Dobrzyckiego i Żwirki i Wigury zastąpiony zostanie ciągiem pieszo-jezdnym. Zaproponowano odwodnienie całego odcinka poprzez kanalizację deszczową, z której ścieki zostaną odprowadzone do rzeki Wełny.

Nie przewiduje się znacznej korekty wysokościowej projektowanej trasy drogi, z wyjątkiem odcinka podjazdu o długości ok. 200 m do ronda na skrzyżowaniu z droga krajowa nr 11.

W ramach inwestycji nastąpi rozbiórka istniejącego mostu nad rzeką Wełną z powodu

jego złego stanu technicznego, a także wiaduktu nad ulicą Staszica i wiaduktu w ciągu ulicy 11 Listopada. Most oraz wiadukt nad ulicą Staszica zostanie odbudowany, natomiast wiadukt w ciągu ulicy 11 Listopada zostanie zastąpiony rondem (w wariantach wybranych do realizacji).

Wariant wybrany przez Inwestora do realizacji zaczyna się rondem na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 178 (ul. Czarnkowska) z ulicą Juliana Kubiaka. Rondo będzie jednopasmowe, na wylotach posiadać będzie wyspy kierunkowe o odpowiednim kształcie w celu wymuszenia ograniczenia prędkości pojazdów zbliżających się do skrzyżowania. Planowane jest oświetlenie nowego skrzyżowania oraz przeprowadzenie przez nie ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. Na końcu przebiegu obwodnicy zaprojektowano skrzyżowanie z drogą krajową nr 11 w formie ronda turbinowego. Wykonanie powyższego włączenia wiąże się z rozbiórką obiektu mostowego oraz fragmentu korpusu drogi krajowej na odcinku ok. 400 m. W rejonie ronda zaprojektowano chodniki oraz ścieżki pieszo-rowerowe. W ramach budowy drogi wojewódzkiej w śladzie starej linii kolejowej zachodzi potrzeba wybudowania nowego mostu przez rzekę Wełną w km ok. 0+592 km projektowanej drogi. Planuje się rozbiórkę istniejących podpór oraz wykonanie nowego, szerszego przęsła. Zaprojektowano most jednoprzęsłowy stalowy zespolony z płytą żelbetową o szerokości pomostu ok. 13,80 m. Nowy obiekt zlokalizowany będzie symetrycznie do istniejącego. Planowane jest wyniesienie terenu pod mostem powyżej wysokich stanów wód. Podniesienie terenu odbędzie się przy zachowaniu istniejących pochyłości skarp koryta rzeki. Obiekt będzie posiadał krawężniki umożliwiające odpływ ścieków opadowych poza most. Fundament wykonany będzie w wykopach otwartych. Nawierzchnie jezdni planuje się jako dwuwarstwowe. Wykonana zostanie warstwa wiążąca i ścieralna z masyksu grysowego SMA o grubości 4 cm.

Jak wynika z *raportu* inwestycja realizowana będzie według wariantu I, wariantowanie dotyczyło rozwiązań włączenia (na początku i na końcu przedsięwzięcia) drogi w istniejący układ komunikacyjny i przebudowy obiektów mostowych (mostu nad Wełną i wiaduktu w ciągu ulicy Staszica). Inwestor analizował przebieg inwestycji w wariantach II i III. W wariantach II i III inwestycji początek trasy drogi jest identyczny jak w wariantach I. Na końcu przebiegu zaprojektowano skrzyżowanie z drogą krajową Nr 11 w formie bezkolizyjnego węzła drogowego; wykonanie takiego włączenia wiąże się z remontem wiaduktu zlokalizowanego na drodze krajowej Nr 11. W wariantach II i III w miejscu włączenia projektowanej drogi w ulicę Czarnkowska zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z wydzieleniem dodatkowych pasów ruchu w kierunku przebiegu drogi wojewódzkiej. Na końcu przebiegu obwodnicy zaprojektowano skrzyżowanie z drogą krajową Nr 11 również w formie skrzyżowania skanalizowanego. Takie wykonanie włączenia wiąże się z rozbiórką obiektu mostowego oraz fragmentu korpusu drogi krajowej na odcinku ok. 300 m. Przy wyborze wariantu, Inwestor brał pod uwagę funkcjonalność rozwiązań, w tym zwiększenie przepustowości ruchu, bezpieczeństwo ruchu oraz koszty realizacji i eksploatacji inwestycji.

W przedłożonej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne wzdłuż budowanego odcinka obwodnicy dla prognozy natężenia ruchu w roku 2019 (oddanie inwestycji do użytku) i 2029 (docelowym). Prognozę natężenia ruchu opracowano na podstawie własnych pomiarów w terenie przeprowadzonych w dniach 4.12.2013 r. i 14.11.2014 r. oraz na podstawie generalnego pomiaru ruchu przeprowadzonego w roku

2010 na terenie województwa. Oszacowano, że natężenie ruchu pojazdów na odcinku planowanej obwodnicy wyniesie ok. 10287 pojazdów/dobę w roku 2019 r. i ok. 13741 w roku 2029.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. 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.) zlokalizowane są przy ul. Czarnkowskiej, w sąsiedztwie projektowanego skrzyżowania z ulicą Juliana Kubiaka (rondo), w km 0+800 projektowanej obwodnicy (dz. nr 1635/1 przeznaczona pod szpital), przy ul. Dobrzyckiego oraz ul. Żwirki i Wigury oraz przy rondzie na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą krajową nr 11, a także wzdłuż ul. Staszica. Są to przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Od początku inwestycji do mostu nad Wełną nieczynna linia kolejowa biegnie na nasypie w otoczeniu lasu, z kolei od mostu - w wykopie, głównie w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W przedłożonej dokumentacji przedstawiono wyniki analizy oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia w postaci izolinii oraz wyniki obliczeń poziomu hałasu w 21 punktach pomiarowych dla przyjętego okresu prognozy dla poszczególnych wariantów inwestycji. Analiza akustyczna przeprowadzona dla każdego z wariantów pozwoliła ustalić miejsca wokół przedmiotowej drogi zagrożone ponadnormatywnym poziomem hałasu.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że dla wariantu I (wybranego do realizacji) wystąpią znaczne przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach zabudowy mieszkaniowej położonych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 11, w wysokości ok. 8 dB w porze dziennej i nocnej. Niewielkie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wystąpią na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej położonej przy skrzyżowaniu planowanej obwodnicy z ulicą Czarnkowska. W zabudowie położonej najbliżej tego skrzyżowania (dz. nr 466/2) prognozuje się przekroczenia w wysokości ok. 5 dB. Podobnych wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku można się spodziewać w zabudowie mieszkaniowej zlokalizowanej przy ul. Żwirki i Wigury (dz. nr 1624 i 1623), a przekroczenia w wysokości od 2 do 6 dB mogą wystąpić w zabudowie mieszkaniowej położonej po północnej stronie obwodnicy zlokalizowanej wzdłuż ulicy Staszica (budynki znajdujące się blisko drogi krajowej nr 11).

W celu zapewnienia akustycznych standardów jakości środowiska na tych terenach, wskazano na konieczność zastosowania rozwiązań zmniejszających emisję hałasu do środowiska w postaci ekranów akustycznych. Konieczna jest instalacja 5 ekranów akustycznych, o wysokościach od 2 do 4 m, przy czym wysokość ekranu oznaczonego jako E3 będzie zmienna od 2 do 3 m, ekranu E4 od 2,5 do 4 m, a ekranu E5 od 2,5 m do 3,5 m.

Po zastosowaniu ekranów akustycznych, na terenach wymagających ochrony akustycznej dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska, w odniesieniu do zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu mogą występować na terenach zabudowy mieszkaniowej położonej na wysokości granicy przebudowy drogi krajowej nr 11. Wskazane ekrany akustyczne będą skutecznie chronić

Strona 12 z 25

te tereny przed hałasem pochodzących od przebudowywanych odcinków drogi krajowej, natomiast prognozowane przekroczenia powodowane będą hałasem pochodzącym od odcinków nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia. W aneksie do raportu wskazano, że celem dotrzymania akustycznych standardów jakości środowiska w zabudowie położonej w sąsiedztwie dalszych odcinków drogi krajowej nr 11 wymagane byłoby zastosowanie bariery akustycznej. W celu zapewnienia na wszystkich terenach akustycznych standardów jakości środowiska wymagane byłoby przedłużenie ekranów E3 i E4 poza zakres przedsięwzięcia. Ekran E3 należałoby przedłużyć o 90 m. Natomiast realizacja przedłużenia ekranu E4 nie jest możliwa, bowiem jego przedłużenie zagroziłoby bezpieczeństwu kierowców wyjeżdżających z podporządkowanej ulicy Staszica na drogę krajową nr 11.

Organ nie miał podstaw prawnych, aby nałożyć warunki dotyczące przedłużenia ekranów akustycznych E3 i E4, bowiem związany jest wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, a ich przedłużenie dotyczyłoby odcinków nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia, a także z tego powodu, iż za realizację tych warunków odpowiedzialny byłby inny podmiot, niż wnioskujący o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przeprowadzone obliczenia oddziaływania inwestycji na środowisko akustyczne dla najdalszego horyzontu czasowego wykazały, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i przy uwzględnieniu ekranów akustycznych do granicy przedsięwzięcia, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Jednak warunki akustyczne na tych terenach będą odbiegać od wymaganych standardów jakości środowiska. Przyczyną takiego stanu będzie hałas pochodzący z odcinków drogi krajowej nr 11 niewchodzących w zakres przedsięwzięcia.

W celu dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie*, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia, nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiary hałasu w min. 7 przekrojach pomiarowych pozwolą określić rzeczywisty wpływ inwestycji na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu przedmiotowego przedsięwzięcia oraz pozwolą na ocenę skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych.

W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż przedsięwzięcie narusza jednak akustyczne standardy jakości środowiska i nie istnieją skuteczne środki przeciwhałasowe pozwalające obniżyć poziom hałasu do poziomów dopuszczalnych, Inwestor zobowiązany będzie, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.) podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W tym przypadku do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, a w treści analizy porealizacyjnej powinny się znaleźć zapisy dotyczące ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących

obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

Ocena oddziaływania przeprowadzona w ramach niniejszego postępowania wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia może powodować naruszenie akustycznych standardów jakości środowiska. Jednakże, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszym postanowieniu oraz w *raporcie* i jego uzupełnieniach, a także w aneksie, negatywne oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko zostanie znacznie ograniczone i nie będzie powodować przekroczeń akustycznych standardów jakości środowiska.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. Etap budowy może się wiązać z wystąpieniem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wzrosnąć może także natężenie ruchu pojazdów, szczególnie ciężkich, na okolicznych drogach. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robot budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robot 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 robot, będzie miał charakter lokalny i okresowy. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

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 drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2019 i 2029. Przeanalizowano także wspólne oddziaływanie obwodnicy w miejscach skrzyżowań jej z innymi drogami (miejsce wpięcia obwodnicy w ulicę Czarnkowską oraz w ulicę 11 Listopada - drogę krajową nr 11), gdzie nastąpi najwyższa emisja substancji do powietrza z wszystkich projektowanych skrzyżowań.

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 ustana 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.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie będzie spełniać wymogi prawne w zakresie ochrony powietrza.

Przedmiotowy teren położony jest przy południowo – wschodniej granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 oraz na obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny PLH300043. Inwestycja przebiega wzdłuż granicy obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 na odcinku ok. 830 m oraz przez obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny PLH300043 na odcinku ok. 640 m, blisko jego południowego krańca.

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze została wykonana na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej w okresie od września 2013 r. do września 2014 r. Biorąc pod uwagę, że budowa planowanej obwodnicy Obornik wraz z infrastrukturą w postaci mostu oraz wiaduktów może wiązać się z negatywnym oddziaływaniem na elementy przyrodnicze środowiska znajdujące się w pasie drogowym i w jego bezpośrednim sąsiedztwie zaplanowano szereg działań mających na celu minimalizację tych oddziaływań.

Po zachodniej stronie rzeki Wełny planowana obwodnica przebiega przez tereny leśne. Obszar ten stanowią głównie lasy sosnowe użytkowane gospodarczo. Sąsiedztwo mostu porasta roślinność charakterze lęgowym, występują tu olchy, wierzby, klony jesionolistne oraz dęby. W raporcie wskazano, że na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie, w wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji, nie stwierdzono występowania siedlisk przyrodniczych. Na północ od terenu przeznaczanego pod planowaną inwestycję zlokalizowany jest niewielki płat buczyny oraz gradu. Wskazane siedliska nie zostaną naruszone w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Na wschód od rzeki Wełny planowana inwestycja przebiega przez niewielki fragment lasu sosnowego oraz tereny zurbanizowane. Teren nieczynnej linii kolejowej, po śladzie której przebiegać ma obwodnica, w wyniku sukcesji zarasta pospolitymi gatunkami roślin zarówno rodzimymi jak i obcego pochodzenia, wśród których stwierdzono drzewa i krzewy takie jak: klon jesionolistny *Acer negundo*, klon jawor *Acer pseudoplatanus*, dąb czerwony *Quercus rubra*, sosna zwyczajna *Pinus silvestris*, robinia biała *Robinia pseudoacacia*, lilak pospolity *Syringa vulgaris*, czeremcha zwyczajna *Padus avium*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, jeżyna popielica *Rubus idaeus*, oraz roślinność zielna, w tym m.in. babkę zwyczajną *Plantago major*, dziurawca zwyczajnego *Hypericum perforatum*, glistnika jaskółcze ziele *Chelidonium majus*, kuklika pospolitego *Geum urbanum*. Na terenie sąsiadującym z nieczynną linią kolejową zanotowano ponadto obecność roślin związanych z siedliskami leśnymi m.in. przylaszczki *Hepatica nobilis*, gajowca żółtego *Galeobdolon luteum*, konwalii majowej *Convallaria majalis*, miodunki ćmy *Pulmonaria obscura*, szczawika zajęczego *Oxalis acetosella*. W odległości ok. 20 m na północ od mostu na rzece Wełnie znajduje się stanowisko grążela żółtego *Nuphar lutea*.

W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej na terenie objętym badaniami stwierdzono występowanie dwóch gatunków roślin objętych ochroną częściową, zgodnie z obowiązującymi rozporządzeniami o ochronie gatunkowej roślin, tj.: rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberi* oraz kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium*. W wyniku

planowanej inwestycji zniszczone zostaną dwa stanowiska rakiennika zwyczajnego zlokalizowane bezpośrednio na nieczynnej linii kolejowej. Jedno z nich znajduje się po zachodniej stronie rzeki Wełny niedaleko ul. Czarnkowskiej, drugie po wschodniej stronie rzeki, w pobliżu ul. Staszica. Stanowisko kocanek piaskowych znajdujące się w pobliżu wiaduktu na ul. 11 Listopada, również zostanie zniszczone. Zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409). W stosunku do gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną wprowadzono zakazy m.in. umyślnego ich niszczenia oraz niszczenia ich siedlisk. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa w ww. rozporządzeniu, konieczne będzie uzyskanie stosowanego zezwolenia, zgodnie z art. 56 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 t.j. ze zm.). Zezwolenie takie może zostać wydane w przypadku braku rozwiązań alternatywnych w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia, jeżeli nie spowoduje zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych gatunków roślin, pod warunkiem spełnienia jednej z przesłanek, o których mowa w art. 56 ust. 4 pkt 1-7 ustawy o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie zostało sklasyfikowane jako inwestycja celu publicznego, którym zgodnie z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 1997, nr 115 poz. 74 ze zm.) jest wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robot budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji. Mając na uwadze, że rakiennik pospolity oraz kocanki paskowe są gatunkami szeroko rozpowszechnionymi w kraju i stosunkowo często występującymi, a także, że planowana inwestycja zajmuje niewielki obszar, oceniono, że budowa obwodnicy nie wpłynie znacząco negatywnie na populacje tych gatunków.

W związku z tym, że budowa obwodnicy Obornik będzie wiązała się z koniecznością wycinki drzew i krzewów porastających nieczynną linię kolejową oraz znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, które mogą być miejscem gniazdowania ptaków, nałożono warunek prowadzenia wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce trwa od 16 lipca do 14 marca. W ramach rekompensaty za wycięte drzewa i krzewy nakazano wprowadzenie nasadzeń uzupełniających z zastosowaniem rodzimych gatunków drzew i krzewów. Mając na uwadze, że teren przeznaczony pod planowaną inwestycję położony jest w otoczeniu lasów, nałożono warunek aby drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, w sąsiedztwie których prowadzone będą prace budowlane, zostały odpowiednio zabezpieczone przed zniszczeniem.

Wśród makrofitów występujących na objętym badaniami odcinku rzeki podczas przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono obecności gatunków cennych przyrodniczo i chronionych, a jedynie stosunkowo pospolite, szeroko rozpowszechnione gatunki, takie jak: rogatek sztywny *Ceratophyllum demersum*, strzałka wodna *Sagittaria sagittifolia*, zabiściek pływający *Hydrocharis morsus-ranae*. W raporcie nie wskazano, na występowanie siedliska 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranuncion fluitantis*) na terenie przeznaczonym pod planowaną inwestycję, natomiast z danych dostępnych tutejszemu organowi wynika, iż rzeka Wełna jest takim siedliskiem przyrodniczym. W związku z planowaną przebudową mostu oraz wykonaniem umocnienia brzegów, realizacja inwestycji może zatem wiązać się z ingerencją

Strona 16 z 25

w siedlisko przyrodnicze 3260. Z informacji zawartych w dokumentacji wynika, że planowany most na rzece Wełnie będzie jednoprzęsłowy, a jego przyczółki zostaną zlokalizowane w miejscu obecnie istniejących przyczółków starego mostu, na brzegach rzeki. Umocnione zostaną brzegi koryta rzeki na odcinku 38 m, natomiast dno pozostanie w stanie naturalnym. Aby ograniczyć ingerencje w siedlisko 3260, nałożono warunek, aby plac budowy w obrębie rzeki został zabezpieczony przed możliwością dostawania się do jej nurtu materiałów budowlanych i innych materiałów używanych na budowie. Mając powyższe na uwadze oraz uwzględniając niewielki odcinek rzeki objęty planowanymi pracami, oceniono że przedmiotowa inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na te siedlisko.

Rzeka Wełna jest miejscem występowania rzadkich i chronionych gatunków ryb oraz minoga, wśród których znajdują się również gatunki będące przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Wełny w tym m.in. piskorz *Misgurnus fossilis*, koza *Cobitis taenia* oraz minóg strumieniowy *Lampetra planeri*. W wyniku przeprowadzonych badań, na terenie przeznaczonym pod planowaną inwestycję nie stwierdzono obecności gatunków ryb będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000. Nie mniej jednak, ze względu na ciągłość siedliska należy uznać, że gatunki ryb, których obecność stwierdzono w Wełnie mogą występować także na terenie i w bliskim sąsiedztwie terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję.

W odległości ok. 200 m od przeznaczonego do rozbiórki i odbudowy mostu na rzece Wełnie zlokalizowany jest rezerwat przyrody "Słonawy". Rezerwat ten został utworzony w celu ochrony tarlisk ryb, a w szczególności łososia *Salmo salar*, troci *Salmo trutta morpha trutta*, certy *Vimba vimba*, pstrąga *Salmo trutta morpha faria* i lipienia *Thymallus thymallus*. Pomimo, iż w wyniku ekspertyzy ichtiologicznej przeprowadzonej w 2013 r. na potrzeby sporządzenia planu ochrony dla rezerwatu, nie potwierdzono obecności ww. gatunków, rzeka na odcinku objętym ochroną rezerwatowa nadal spełnia warunki potencjalnego siedliska dla nich. Stwarza także dogodne warunki dla innych cennych gatunków ryb występujących w Wełnie takich jak głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, koza, śliz *Barbatula barbatula*, brzana *Barbus barbus*.

W raporcie oceniono, że planowana inwestycja nie będzie zakłócała możliwości wędrówek ryb występujących w rzece Wełnie i nie będzie stanowiła dla nich bariery (przyczółki mostu posadowione zostaną na brzegu rzeki). Aby zminimalizować możliwe negatywne oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji inwestycji na ichtiofaunę, a także na cel ochrony rezerwatu przyrody "Słonawy", nałożono warunek aby teren prac prowadzonych nad rzeką Wełną został zabezpieczony przed możliwością dostawania się do rzeki ziemi, gruzu oraz innych materiałów pochodzących z placu budowy. W związku z powyższym uznano, że przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ichtiofaunę rzeki Wełny i nie spowoduje zniszczenia siedlisk rzadkich i cennych gatunków ryb.

Na terenie objętym opracowaniem stwierdzono obecność płazów oraz ich siedlisk. W przedłożonych do analizy dokumentach wskazano, że planowana inwestycja nie przecina bezpośrednio siedlisk tych zwierząt, w związku z czym nie dojdzie do ich zniszczenia. Jako najdogodniejsze miejsca dla płazów wskazano oddalone o kilkadziesiąt metrów od planowanej obwodnicy na południe ciek Młynówka i starorzecze, a także znajdujące się na północ zagłębienia terenu. Planowana inwestycja na etapie eksploatacji nie

będzie ograniczała możliwości migracji płazów wzdłuż Wełny. Aby ograniczyć możliwy negatywny wpływ planowanej inwestycji na występujące w pobliżu populacje płazów, nałożono warunek aby zabezpieczyć plac budowy przed możliwością dostawania się na jego teren tych zwierząt, Ponadto nakazano aby miejsca takie jak wykopy lub okresowe zastoiska wody, mogące stanowić siedlisko płazów, były regularnie kontrolowane. Uwięzione w nich zwierzęta należy niezwłocznie przetransportować w bezpieczne dla nich miejsce. Przy spełnieniu ww. warunków związanych z zastosowaniem zabezpieczeń i prowadzeniem kontroli placu budowy, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na populacje płazów występujące w otoczeniu przedmiotowego terenu.

Na obszarze objętym inwentaryzacja stwierdzono występowanie czterech gatunków gadów: jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, jaszczurki żyworodnej *Zootoca vivipara*, padalca *Anguis fragilis* oraz zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix*. Jak wynika z dokumentacji przedłożonej do analizy, dogodne siedliska dla ww. gatunków występują głównie w obrębie nieczynnej linii kolejowej, z wyjątkiem zaskrońca, który był stwierdzany tylko wzdłuż rzeki Wełny. Planowana budowa obwodnicy Obornik może wiązać się z częściowym niszczeniem siedlisk gadów, zlokalizowanych w projektowanym pasie drogowym. Ze względu na dużą dostępność w pobliżu planowanej inwestycji dogodnych dla gadów siedlisk oceniono, że planowana inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na populacje ww. gatunków. Zaproponowane rozwiązania mające na celu ograniczenie dostępu gadów na plac budowy dodatkowo zminimalizują możliwy negatywny wpływ przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie powodowała znaczącej fragmentacji ani izolacji siedlisk płazów i gadów. Ze względu na parametry mostu, zachowane zostaną szlaki migracyjne wzdłuż rzeki Wełny.

W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej, na terenie objętym badaniami odnotowano obecność 57 gatunków ptaków, w tym 7 gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300015 tj. dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, dzięcioła średniego *Dendrocopus medius*, gągoła *Bucephala clangula*, lerki *Lullula arborea*, łabędzia niemego *Cygnus olor*, nurogęsi *Mergus merganser* oraz zimorodka *Alcedo atthis*. Gatunki te nie gniazdowały bezpośrednio na trasie przebiegu projektowanej drogi. Mając na względzie rozmieszczenie ptaków na przedmiotowym terenie, ograniczony zasięg planowanej wycinki drzew i krzewów w stosunku do potencjalnych siedlisk dostępnych dla ptaków oraz realizację tej wycinki zgodnie z nałożonymi przez tutejszy organ warunkami, oceniono, że planowana inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na gatunki ptaków występujące na przedmiotowym terenie.

Dolina rzeki Wełny stanowi szlak migracyjny oraz dogodny żerowiska dla nietoperzy. W uzupełnieniu do raportu wskazano, że na terenie objętym badaniami stwierdzono 9 gatunków nietoperzy, w tym m.in. dwa gatunki karlików *Pipistrellus spp.*, cztery gatunki nocków *Myotis spp.*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus* oraz gacka brunatnego *Plecotus auritus*. Planowana inwestycja nie będzie stanowiła bariery migracyjnej dla ww. gatunków nietoperzy. W raporcie zaznaczono, że podczas badan terenowych na przedmiotowym terenie nie zaobserwowano dziuplastych drzew mogących stanowić potencjalne miejsce występowania kolonii rozrodczych nietoperzy. Ze względu na

Strona 18 z 25

możliwość wykorzystywania przez te ssaki mostu na rzece Wełnie oraz wiaduktów przeznaczonych do rozbiórki i odbudowy jako kryjówek, nałożono warunek aby przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych, przeprowadzić kontrole tych obiektów pod kątem ich obecności. Przy spełnieniu nałożonego warunku nie przewiduje się, aby inwestycja znacząco negatywnie mogła wpłynąć na ich populację.

Poza nietoperzami, na terenie objętym badaniami stwierdzono występowanie szeroko rozpowszechnionych gatunków ssaków takich jak: wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*, jeż *Erinaceus sp.*, kret *Talpa europea* oraz ssaki kopytne (jelen *Cervus elaphus*, samy *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa*). Ponadto, zaobserwowano ślady świadczące o obecności bobra *Castor fiber* oraz wydry *Lutra lutra* w dolinie rzeki Wełny. Spośród ww. gatunków jedynie wiewiórka oraz jeż były stwierdzane bezpośrednio na trasie przebiegu projektowanego pasa drogowego. Ze względu jednak na mobilność tych zwierząt i dużą dostępność odpowiednich dla nich siedlisk w pobliżu stwierdzono, że planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na te gatunki. W raporcie podkreślono, że planowana inwestycja nie będzie stanowiła bariery migracyjnej dla zwierząt. Obszar pod mostem nie będzie zagospodarowany i będzie mógł służyć jako szlak dla wędrujących zwierząt. Badania terenowe wykazały, że planowana droga nie będzie przecinać lokalnych szlaków wędrówek ssaków kopytnych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014 r. poz. 1348) 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, należy zwrócić się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o zezwolenie 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.

W związku z tym, że planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarowych formach ochrony przyrody, na terenie, na którym stwierdzono występowanie gatunków chronionych, nałożono warunek aby prace wymienione w punktach 1.1-1.2 oraz 1.5-1.8 niniejszego postanowienia prowadzono pod nadzorem przyrodniczym. Pozwoli to na bieżące rozpoznanie zagrożeń dla poszczególnych elementów przyrodniczych środowiska na etapie budowy obwodnicy i ograniczenie do minimum możliwych negatywnych skutków realizacji przedsięwzięcia dla przyrody przedmiotowego obszaru.

Po analizie raportu, uwzględniając zakres inwestycji i jej lokalizację w większości na terenie już zagospodarowanym i przekształconym, w obrębie nieczynnej linii kolejowej oraz mając na uwadze nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia uznano, że nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, pogorszenia ich integralności lub powiązania z innymi obszarami. Nie przewiduje się również wpływu na

bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycje 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 pełniących, a także ekosystemy - ich kondycje, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest na gruntach średnio przepuszczalnych (piaski i skały lite silnie uszczelnione). W rejonie Obornik poziomem użytkowym jest mioceński poziom wodonośny, izolowany od powierzchni warstwami gruntów spoistych (gliny środkowo- i południowopolskie oraz ility plioceńskie). Ze względu na budowę geologiczną zapewniającą wystarczającą ochronę poziomu wodonośnego, ujęcia wody w Obornikach nie wymagały ustanowienia stref ochronnych (poza strefami ochrony bezpośredniej, obejmującymi teren w zasięgu do 10m od ujęcia). Najbliższe ujęcia położone są w odległości powyżej 280 m od ocenianej obwodnicy. Jak wynika z *raportu* planowana inwestycja nie leży na terenie stref ochrony ujęć wody. Najbliższe główne zbiorniki wód podziemnych znajdują się w odległości ok. 13-15 km od rejonu inwestycji.

Podłoże gruntowe dla omawianej obwodnicy charakteryzuje się dobrymi parametrami warunkami geotechnicznymi, przede wszystkim z uwagi na występowanie średnio zagęszczonych gruntów piaszczystych oraz niski poziom wód podziemnych. Istniejące nasypy kolejowe, głównie z piasków średnich i pospółek, są zbyt wąskie i będą wymagać poszerzenia. Nasypy przy większych miąższościach są w stanie luźnym, dlatego konieczne będzie ich dogęszczenie. W podłożu fundamentów wiaduktu drogowego zlokalizowanego w ciągu ul. Staszica występują średnio zagęszczone i zagęszczone piaski różnoziarniste przy zwierciadle wody gruntowej znajdującym się poniżej 8 m od poziomu dna wykopu kolejowego. Przy przyczółkach mostu przebiegającego przez rzekę Wełnę podłoże charakteryzuje się złożonymi warunkami geologiczno - inżynierskimi z powodu występowania nasypów niebudowlanych o przypadkowym składzie. Jak wynika z uzupełnienia *raportu* budowa mostu nie przewiduje bezpośredniej ingerencji w koryto Wełny, tj. nie przewiduje się zmiany przebiegu brzegów czy pogłębienia koryta. Jedynie prace związane z korytem rzeki związane będą z umocnieniem brzegów za pomocą narzutu kamiennego na długości 38 m. Na etapie prac związanych z budową mostu nie przewiduje się większej ingerencji w teren istniejący.

Badania geologiczne w celu rozpoznania warunków hydrogeologicznych dla omawianego przedsięwzięcia prowadzono w listopadzie 2013 r. Wiercenia prowadzono w okresie występowania stosunkowo niskiego stanu wód. Zarówno w trakcie prowadzonych badań polowych w dniach od 15 do 20 listopada 2007 r., jak i w dniach od 15 listopada do 17 grudnia 2013 r. nie stwierdzono występowania wody gruntowej w otworach zlokalizowanych na terasach nad zalewowych. W wyniku przeprowadzonych badań polowych zwierciadło wody, które jest ściśle związane ze stanami wód na rzece Wełnie i Warcie, nawiercono jedynie w otworach położonych bezpośrednio przy rzece Wełnie. Stabilizowało się ono w zależności od ukształtowania terenu, na głębokości od 0,3 do 1,3 m.

Pas drogowy planowanej obwodnicy przebiegać będzie przez tereny wodno-błotne występujące wzdłuż doliny Wełny zlokalizowanej w centralnej części inwestycji i przez rzekę

Wełnę. Teren zajmowany przez inwestycje należy do dorzecza Wełny, która uchodzi do Warty. Planowany odcinek drogi wojewódzkiej planuje się odwadniać poprzez studzienki ściekowe z wpustami deszczowymi odprowadzającymi wody opadowe z powierzchni drogi do zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej lub do otwartych trawiastych rowów drogowych. Odbiornikiem wód opadowych będzie istniejąca kanalizacja deszczowa (na początku opracowania) oraz rzeka Wełna.

Istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana jest tylko na początkowym fragmencie drogi, stąd odwadniany do tego odbiornika odcinek kończy się w km 0+054. Administrator sieci, czyli Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Obornikach Wielkopolskich pismem z dnia 4 marca 2014 r. określiło warunki włączenia projektowanej kanalizacji do wspomnianej wyżej istniejącej sieci miejskiej. W obrębie ronda na początku trasy zostaną wybudowane krótkie odcinki kanałów deszczowych odwadniających rondo. Wody opadowe z reszty przebudowywanego odcinka odprowadzane będą do rzeki Wełny oraz do rowu otwartego bezodpływowego. Wybudowane zostaną również studzienki ściekowe z wpustami i przykanalikami wyprowadzonymi do projektowanych lewostronnych rowów drogowych. Projektowany rów bezodpływowy lewostronny (strona północna) zostanie wykonany od km 0+054 do km 0+160 i przejmie on wodę opadową z korpusu drogowego od km 0+054 do km 0+240. Od km 0+250 do rzeki Wełny został zaprojektowany rów lewostronny otwarty, który odprowadzi wody opadowe z odcinka drogi od km 0+240 do km 0+562 do rzeki. Od km 0+620 do 1+223 oraz w obrębie ronda na końcu trasy zostanie wybudowana kanalizacja deszczowa (z rur o średnicy 315, 400 oraz 500 mm), do której wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą poprzez studzienki ściekowe z wpustami i przykanalikami. Studnie rewizyjne i kanały w miarę możliwości lokalizowane będą w osi pasa jezdni lub w terenie zielonym, tak aby nie były nadmiernie uciążliwe dla ruchu komunikacyjnego drogowego i pieszych. Elementami kanalizacji deszczowej będą studnie rewizyjne, studnie ściekowe i rurociągi do kanalizacji grawitacyjnej.

Na odcinku drogi krajowej nr 11 woda zostanie odprowadzona za pomocą kanalizacji deszczowej realizowanej w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia. W drodze krajowej nr 11 projektowane są dwa odcinki kanalizacji deszczowej odprowadzające wody opadowe do kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż odcinka drogi 178 i dalej do Wełny. Oba odcinki łącznie odwadniać będą ok. 4000 m² nawierzchni.

Jak wynika z dokumentacji odbiornikiem wód opadowych i roztopowych spływających z mostu w ilości 5 dm³/s będzie rzeka Wełna. Wody te spływać będą do studzienek ściekowych z osadnikiem piasku, a następnie odpływać będą otwartym, trawiastym rowem drogowym do rzeki. Zarówno studzienki ściekowe jak i rów trawiasty będą wystarczające do podczyszczenia ścieków spływających z malej zlewni o powierzchni ok. 450 m² w ilości Q=5 dm³/s. Ostateczne oczyszczenie wód przed zrzutem do Wełny nastąpi we wspomnianym osadniku piasku.

Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej na drodze przewidziano możliwość całkowitego zamknięcia dopływu do rzeki Wełny. W ostatniej studni rewizyjnej przed wylotem kanalizacji deszczowej do rzeki zostanie zamontowana zasuwa odcinająca odpływ. W ten sposób zanieczyszczenia zostaną zgromadzone w studni oraz rurociągach, skąd będą musiały być wypompowane. Z kolei na końcu trawiastego rowu drogowego zostanie zamontowana studnia rewizyjna z osadnikiem na wlocie.

Roboty budowlane na terenie położonym wzdłuż rzeki Wełny będą prowadzone wyłącznie w okresach, kiedy teren nie będzie objęty wysokimi stanami wody. W związku z korzystną budową geologiczną nie przewiduje się wymiany gruntów w podłożu projektowanej obwodnicy. Nie będzie też konieczne dodatkowe wzmocnienie podłoża drogi. Jedynie w rejonie, gdzie występują grunty spoiste (gliny i piaski gliniaste) przewiduje się zastosowanie dodatkowej warstwy wzmacniającej konstrukcje. Grubość tej warstwy wyniesie kilkanaście centymetrów. Przed planowaną budową drogi, w miejscu jej przebiegu, zostanie zdjęta przypowierzchniowa warstwa gruntu, a w tym warstwa glebowo-próchniczna, która zostanie wykorzystana przy końcowym porządkowaniu terenu.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie umocnienia skarp koryta Wełny poprzez ułożenie materaców z geokraty wypełnionych narzutem z otoczków średnich podścielonych podsypką piaskową na geowłókninie i usypanie u ich podnóża narzuty z dużych kamieni. Jak wynika z *raportu* dno rzeki pozostanie w stanie naturalnym. Brzegi rzeki zostaną uregulowane przez podniesienie terenu powyżej wysokiej wody miarodajnej o prawdopodobieństwie 0,5%, tak by teren pod mostem nie był zalewany przy wysokich stanach wad. Poniesienie terenu zostanie zrealizowane przez zdjęcie wierzchniej warstwy gleby i usypanie nasypu z kruszywa łamanego zagęszczonego. Podłoże zostanie umocnione przy zastosowaniu materiałów naturalnych podścielonych geomembraną. Najwyższą warstwę będzie stanowił gleba co pozwoli na utrzymanie terenu w formie zbliżonej do naturalnej i umożliwi naturalną sukcesję roślinności niskiej.

W ramach prac ziemnych wykonane zostaną wykopy i nasypy. Grunty z wykopów, które ze względu na parametry techniczne - uziarnienie będą nadawać się do ponownego użycia, zostaną przed wbudowaniem złożone na terenie budowy lub składowisku do tego celu przeznaczonym. Pozostałe masy ziemne będą wywiezione z terenu budowy na składowisko. Warstwa glebowo-próchniczna przekazana zostanie na odkład do zagospodarowania.

W celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie budowy należy zadbać o właściwe zabezpieczenie placu budowy oraz miejsc postoju i obsługi maszyn budowlanych przed ewentualnym zanieczyszczeniem gruntu, wód podziemnych i powierzchni ziemi poprzez właściwą organizację placu budowy oraz prac budowlanych. Poruszanie się sprzętu budowlanego należy ograniczyć do pasa drogowego i wyznaczonych tras, minimalizując wpływ użycia ciężkiego sprzętu na grunt. Jak wynika z uzupełnienia *raportu* lokalizacja bazy materiałowej i miejsca postoju maszyn (baza budowy, baza materiałowo - sprzętowa) wyznaczona została w dwóch miejscach: przy końcu ocenianego odcinka drogi w pobliżu zespołu garaży lub w oddaleniu od mostu, w odległości 80 m od Wełny, poza terenem zalewowym, za obszarem Natura 2000 w pobliżu zabudowy wielorodzinnej (teren ten jest obecnie ogrodzony). Jak wyjaśniono, lokalizacje bazy materiałowej w rejonie inwestycji są wyłącznie propozycjami. W celu minimalizacji uciążliwości realizacji przedsięwzięcia na zabudowę mieszkaniową, w postanowieniu wskazano lokalizacje bazy materiałowo - sprzętowej na końcu opracowania w pobliżu garaży. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, zwłaszcza w okolicy Wełny, biorąc pod uwagę odległość od koryta i brzegu rzeki, wyklucza się używanie uszkodzonego sprzętu i maszyn budowlanych, natomiast serwisowanie maszyn powinno odbywać się wyłącznie w punktach serwisowych poza terenem inwestycji.

Bez względu na przyjętą technologię budowy, w ramach prac ziemnych wykonywane będą wykopy. Dlatego też, zobowiązano Inwestor, aby zminimalizować ingerencje w środowisko poprzez wykorzystanie mas ziemnych powstających z wykopów w trakcie realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości ponownie, pod warunkiem, że nie przekraczają standardów jakości gleby i ziemi określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165, poz. 1359). Ponadto, uwzględniając, iż droga prowadzona będzie nowym śladem zobowiązano Inwestora do tego, aby warstwę urodzajną ziemi przechowywać w przyzmac, poza obszarem prowadzonych robot ziemnych.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez pracowników budowy. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, etap budowy nie będzie wymagał poborów wody z lokalnych ujęć w pobliżu miejsc realizacji. Do budowy będą wykorzystywane materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku (bez użycia wody na miejscu). Zaplecze socjalne budowy będzie oparte na zamkniętych systemach wodno-kanalizacyjnych, obsługiwanych przez zewnętrzne firmy specjalistyczne. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania.

Odnosząc się do art. 81 ust. 3 *ustawy o oś* 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". Analizowana inwestycja w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych, dalej *jcw* zlokalizowana jest na terenie silnie zmienionej *jcw* PLRW60002418699 Wełna od Dopływu poniżej Jeziora Łęgowo do ujścia. *Jcw* charakteryzuje się słabym stanem wód, zagrożonym nieosiągnięciem celów środowiskowych, z przewidzianymi derogacjami czasowymi w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów (4(4)-1) oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami (4(4)-2), które trzeba byłoby ponieść, aby cele środowiskowe osiągnąć – przeprowadzić renaturyzację cieku. Jako powód derogacji podano: znaczne zmiany morfologiczne (regulacje) oraz zaburzona ciągłość biologiczna cieku, zajęcie ponad 85% powierzchni zlewni przez tereny rolne; wskaźnik gęstości zaludnienia wynoszący 99,58 m/km². Biorąc jednak pod uwagę charakter rozpatrywanej inwestycji oraz środki minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na środowisko, w tym m.in. to, że zaplecze socjalne budowy będzie oparte na zamkniętych systemach wodno-kanalizacyjnych obsługiwanych przez zewnętrzne firmy specjalistyczne; stężenie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z nawierzchni drogi do środowiska nie przekroczą wartości dopuszczalnych, można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowo-wodne analizowanego obszaru. Zastosowanie rozwiązań przedstawionych w *raporcie* pozwoli na funkcjonowanie przedsięwzięcia w sposób nie stwarzający zagrożenia zarówno dla jakości wód powierzchniowych, gruntu, jak i podziemnych.

W związku z przedmiotowym przedsięwzięciem, na etapie realizacji i eksploatacji będą

wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. W trakcie realizacji inwestycji wytwarzane będą przede wszystkim odpady powstałe w wyniku robot ziemnych, prac rozbiórkowych, a także budowy nawierzchni i prac pomocniczych. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 3 pkt 22 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.). Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami nałożono na inwestora obowiązek selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach inwestycji odpadów, w wydzielonych miejscach. Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami nałożono na Inwestora obowiązek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Odpady niebezpieczne magazynować należy w opisanych, szczelnych pojemnikach w miejscach utwardzonych i zabezpieczonych przed dostępem osób trzecich, zwierząt oraz w miejscach zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi. Powstała gleba i ziemia może być zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi. W związku z tym, zobowiązano Inwestora do ponownego wykorzystania mas ziemnych na terenie inwestycji, pod warunkiem, że nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi. Przy założeniu, że Inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami w raporcie i warunkami niniejszego postanowienia inwestycja nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie gospodarki odpadami.

Ze względu na rodzaj, skalę i wielkość inwestycji można wykluczyć istotny wpływ na kształtowanie i zmiany klimatu w jego otoczeniu. Jedynie trwale zmiany związane z realizacją inwestycji będą dotyczyć wpływu inwestycji na temperaturę bezpośrednio nad nawierzchnią i warunków przewietrzania wzdłuż drogi. Podkreślić jednak należy, że będą to zmiany nieznaczne i o niewielkim zasięgu występowania. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza, nie zmieni ona jednak całkowitej emisji tych substancji w skali rejonu, gdyż zmienią się tylko trasy przejazdu części samochodów, a nie ich całkowita ilość. Biorąc pod uwagę wykorzystanie zasobów wodnych to eksploatacja inwestycji nie wymaga zaopatrzenia w wodę. Jedynie na etapie budowy takie zapotrzebowanie wystąpi, tj. do celów socjalnych i w niewielkim stopniu wejdzie w skład produktów - betonu. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych z drogi będzie istniejąca kanalizacja deszczowa (na początku przedsięwzięcia) oraz rzeka Wełna.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii 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 1 i 10 ustawy o.o.s., pod warunkiem jednak, że nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań przedstawionych w raporcie.

Ponadto, ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 79 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235) przed wydaniem decyzji przeprowadzono procedurę udziału społeczeństwa:

Strona 24 z 25

- podano do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa poprzez: umieszczenie ogłoszenia na stronie internetowej gminy (BIP.oborniki.pl) oraz wywieszenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie tut. Urzędu w dniu 10 kwietnia 2015r. oraz 28 lipca 2015r.
- termin składania uwag i wniosków określono na 21 dni od dnia 10 kwietnia 2015r. do dnia 1 maja 2015r. oraz od dnia 28 lipca 2015r. do dnia 18 sierpnia 2015r.
- w przewidzianym ustawowo terminie nie wpłynął do Urzędu żaden wniosek ani protest dotyczący planowanej inwestycji.

Dla terenu, na którym ma być zlokalizowane przedsięwzięcie nie istnieje uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Przed wydaniem decyzji uzyskano:

- uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (postanowienie nr WOO-II.4242.4.2015.JS.4 z dnia 14 lipca 2015r. oraz postanowienie WOO II.4242.15.2015.JS.2 z dnia 15 września 2015r.),
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Obornikach (pismo nr ON.NS-60-31/2015 z dnia 22 kwietnia 2015r. oraz pismo nr ON.NS-60-66/2015 z dnia 14 sierpnia 2015r.).

Burmistrz Obornik wydając niniejszą decyzję wziął pod uwagę uwarunkowania i przepisy art. 63 ustawy z 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko tj. rodzaj, charakterystykę i usytuowanie przedsięwzięcia, rodzaj i skalę jego możliwego oddziaływania oraz ewentualna możliwość kumulowania się oddziaływań wynikających z jednoczesnej eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz przedsięwzięć zlokalizowanych w sąsiedztwie terenu zainwestowania.

Dokonując analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w tym informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz uzyskanych opiniach stwierdził, że: realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu warunków wyszczególnionych w sentencji spełniać będzie obowiązujące standardy jakości środowiska. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji oraz w przedłożonych dokumentach.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r., Nr 199, poz. 1227). Wniosek ten winien

tel.: (61) 65 59 100 fax: (61) 65 59 101
www.oborniki.pl e-mail: um@oborniki.pl



Strona 25 z 25

być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy Stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile, ul. Dzieci Polskich 26 za pośrednictwem Burmistrza Obornik w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Załączniki do niniejszej decyzji:

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia.
2. Karta informacyjna przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
2. Strony poprzez obwieszczenie
3. aa.

Z up. BURMISTRZA
Anna Łukasiewicz
Kierownik Wydziału



Sprawę prowadzi: Magdalena Wójcik
(p. 237, tel. 61 65 59 129, Magdalena.Matelska@um.oborniki.pl)

tel.: (61) 65 59 100 fax: (61) 65 59 101
www.oborniki.pl e-mail: um@oborniki.pl



