

PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

CZĘŚĆ OPISOWO-INFORMACYJNA

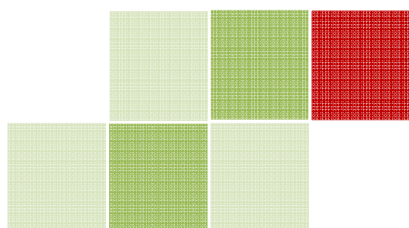
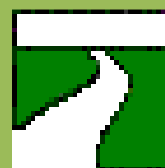


SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Nazwa zadania	Budowa obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 – od drogi powiatowej 1895P do DW 182
Adres obiektu	Województwo: wielkopolskie, powiat: szamotulski gmina: Wronki
Zakres robót budowlanych/ kod CPV:	Kody CPV, nazwy robót i usług 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
Zamawiający	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 5 61-623 Poznań
Opracował	Pracownia Projektowa ARCHIDROG ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań





archidrog
PRACOWNIA PROJEKTOWA
WITOLD ORCZYŃSKI
mgr inż. Witold Orczyński



archidrog
PRACOWNIA PROJEKTOWA
WITOLD ORCZYŃSKI

AUTOR OPRACOWANIA:

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

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU.....	7
FUNKcjONALNO-UŻYTKOWEGO	7
1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.....	9
1.1. Charakterystyczne parametry przedmiotu zamówienia i zakres robót budowlanych.....	9
1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia	13
1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe	21
1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe	22
2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	24
2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych.....	24
2.2. Wymagania techniczne.....	24
2.3. Wymagania materiałowe	32
2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty.....	32
2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy	32
2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót 33	
2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych.....	34
II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKcjONALNO-UŻYTKOWEGO	38
1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.	40
2. Oświadczenie Zamawiającego, stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.	40
3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.	40
4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego:	43
Załącznik nr 1: Wykaz cen	
Załącznik nr 2: Decyzja środowiskowa	
Załącznik nr 3: Projekt koncepcyjny budowy obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej opracowany przez Uniplan Sp. z o.o. Spółka komandytowa – 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 PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

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) Projekt koncepcyjny
- d) Mapa sytuacyjno-wysokościowa
- e) Warunki techniczne, opinie, uzgodnienia

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 Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 – od drogi powiatowej 1895P do DW 182” oraz

wykonaniu robót budowlanych

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

Spośród przedstawionych wariantów przedsięwzięcia w Projekcie koncepcyjnym Budowy obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opracowanym przez Uniplan Sp. z o.o. Spółka komandytowa, do dalszych prac wskazany został wariant projektowy I.

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 i obiektu mostowego

Przyjęte parametry:

Droga wojewódzka nr 182 – budowa nowego odcinka

- Klasa techniczna drogi

G

• Prędkość projektowa	Vp = 60 km/h
• Prędkość miarodajna	Vm = 80 km/h
• Obciążenie nawierzchni	115 KN
• Ilość jezdni	1
• Ilość pasów ruchu	2
• Szerokość pasa ruchu:	3,50 m
• Szerokość poboczy	2,00 m
• Kategoria ruchu	KR 5
• Pochylenie jezdni na prostej	2 %

Drogi gminne:

• Klasa techniczna drogi	D lub L
• Prędkość projektowa	Vp = 40 km/h
• Szerokość pasa ruchu:	2,50 m
• Szerokość jezdni	5,0 m
• Szerokość pobocza	0,75 m

Drogi dojazdowe:

• Szerokość pasa ruchu:	2,50 m
• Szerokość jezdni	5,0 m
• Szerokość pobocza gruntowego	0,75 m

Skrzyżowanie skanalizowane typu rondo

• Kategoria ruchu	KR 5
• Prędkość projektowa	Vp = 50 km/h
• Średnica zewnętrzna ronda	45 m lub 55 m
• Szerokość jezdni ronda	6,00 m
• Szerokość pierścienia	2,0 lub 3,0 m
• Wlot na rondo	szerokość 4,5 m
• Wylot	szerokość 5,0 m
• Promień wyokrąglenia	od 15 do 18 m wyjątkowo mniejsze

Skrzyżowanie skanalizowane z pasem ruchu dla pojazdów skręcających w lewo i wyspą dzielącą

• Kategoria ruchu	KR 5
• prędkość projektowa	Vp=50km/h
• wyniesiona wyspa	
• minimalna szerokość „azylu” dla pieszych	2,0 m
• minimalna szerokość „azylu” pieszo - rowerowego	2,5 m

Most przez rzekę Wartę

• Konstrukcja ustroju nośnego	ciągły dźwigar skrzynkowy
• Liczba przęseł	3
• Rozpiętość teoretyczna przęseł	60,0 m + 100,0 m + 60,0 m
• Długość całkowita	252,18 m
• Klasa obciążenia mostu	A + STANAG 150
• Wysokość ustroju nośnego	2,5 – 6,0 m
• Szerokość całkowita pomostu	15, 3 m (15,62 m – w miejscu poszerzenia na latarnie)
• Szerokość jezdni między krawężnikami	9 m
• Szerokość ciągów pieszo-rowerowych	2x2 m
• Konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych	kapy żelbetowe
• Posadowienie	pośrednie na palach
• balustrady	stalowe, h= 1,20 m
• pochylenie poprzeczne	daszkowe 2,5%
• pochylenie podłużne	jednostronne 1,0%
• kąt skrzyżowania	90°

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 odcinek obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 – od drogi powiatowej 1895P do DW 182 wraz z mostem przez rzekę Wartę.

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,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- budowę obiektów inżynierskich,
- budowę mostu przez rz. Wartę,
- wykonanie robót fundamentowych,
- wykonanie nasypów za przyczółkami,
- umocnienie brzegów rzeki Warty,
- posadowienie pali, podpór mostowych, przyczółków,
- montaż przygotowanych segmentów konstrukcji,
- budowę skrzyżowań wraz z organizacją ruchu,
- budowę ciągów pieszych, w zakresie wynikającym z bezpiecznego kształtowania ruchu pieszego w obrębie drogi,
- budowę zjazdów,
- ustawienie stalowych barier ochronnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- elementy ochrony środowiska – przejścia dla zwierząt, elementy odblaskowe montowane na słupkach wzdłuż drogi,
- zabezpieczenie i przebudowę istniejących urządzeń obcych zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
- wycinkę i karczowanie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- nasadzenia drzew i krzewów,
- 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 pozwolenia 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 pozwolenia od Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na wszystkie badania,

- wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Projektowaną obwodnicę wraz z budową mostu należy poprowadzić po nowym śladzie zgodnie z wariantem projektowym I Projektu koncepcyjnego.

1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Obwodnica Wroniek została ujęta w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wronki jako załącznik nr 5 do uchwały Nr XSLIII/325/2010 Rady Miasta i Gminy Wronki z 30 czerwca 2010 r.

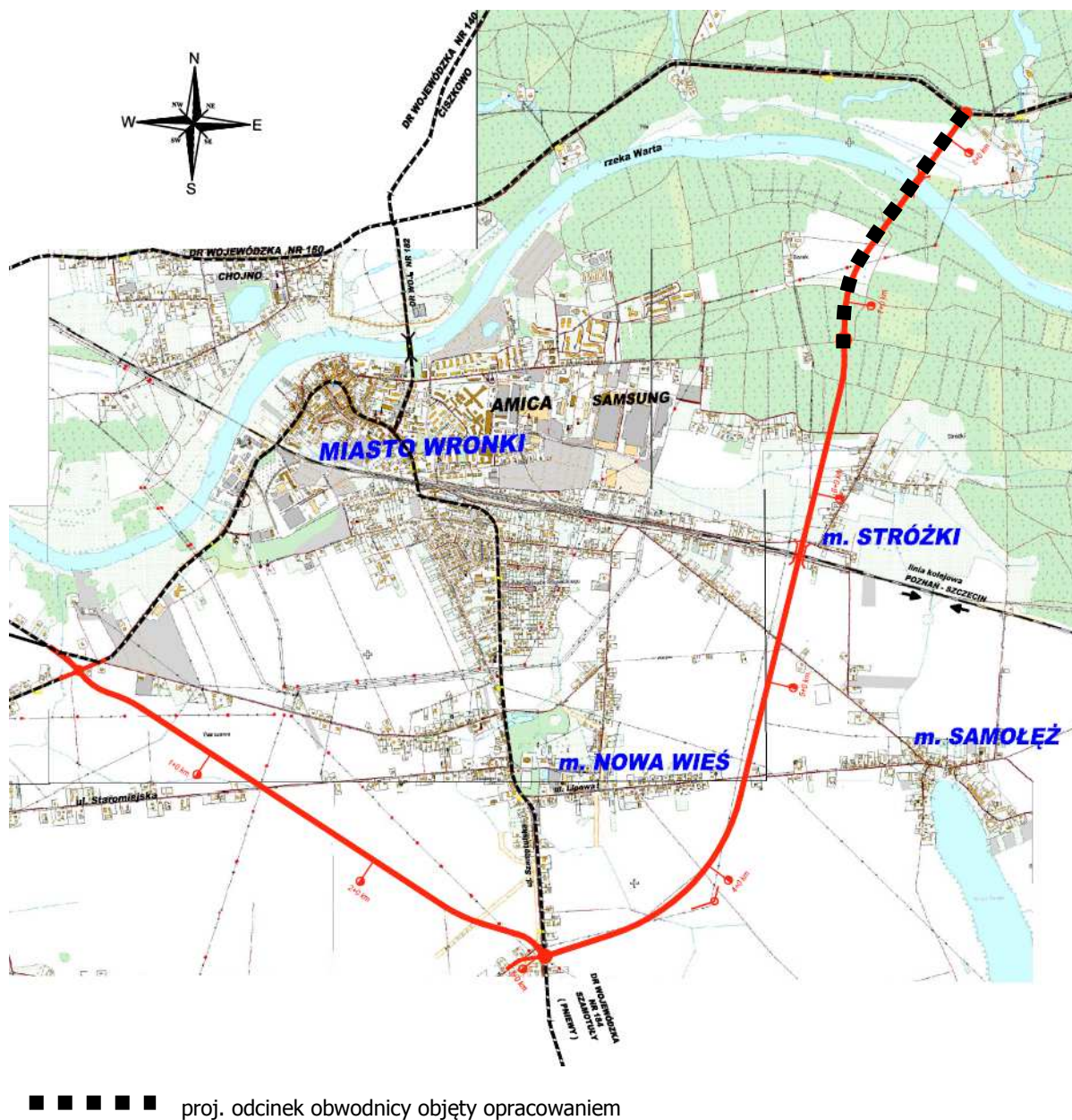
Istniejąca DW Nr 182 jest drogą klasy G, przebiegającą przez miasto Wronki – teren o intensywnej zabudowie mieszkaniowej. W ciągu drogi wojewódzkiej zlokalizowany jest jedyny dla miasta i gminy Wronki most przez rzekę Wartę. Droga krzyżuje się z DW Nr 143 Wartosław-Wronki, DW Nr 184 Wronki-Szamotuły, drogą powiatową nr 1845 P i 1895 P, linią kolejową, drogami gminnymi i ulicami w m. Wronki.

Projektowana obwodnica ma za zadanie zmianę przebiegu DW Nr 182 i 184 przez Wronki - wyeliminowanie ich ze zwartej zabudowy miasta i przeprowadzenie poza obszar zabudowy.

Projektowany most nad rz. Wartą ma za zadanie poprawę dojazdu do dzielnicy przemysłowej m. Wronki skupionej wokół zakładów Amica - Samsung.

Początek odcinka planowanej obwodnicy zaprojektowano w miejscu skrzyżowania wchodzącego w zakres opracowania z drogą powiatową nr 1895P prowadzącą ruch do zakładów Amica – Samsung. Koniec planowanej obwodnicy zaprojektowano w miejscu skrzyżowania wchodzącego w zakres opracowania z istniejącą drogą wojewódzką nr 182 Wronki – Czarnków. W zakres opracowania wchodzi również projekt i budowa mostu nad rzeką Wartą.

Rysunek: Układ komunikacyjny w rejonie inwestycji



Źródło: Projekt koncepcyjny

1.2.2. Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji środowiskowej

Dla przedmiotowej inwestycji została pozyskana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.24.

Decyzja Środowiskowa będzie nadrzędna w stosunku do wymagań dotyczących rozwiązań realizacyjnych i technicznych związanych z ochroną środowiska, zawarte w innych częściach niniejszego PFU należy interpretować zgodnie z postanowieniami decyzji.

Uwarunkowania środowiskowe:

Trasa planowanej drogi przebiega w części przez obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300012 oraz obszar chronionego krajobrazu Puszcza Notecka. Końcowy odcinek drogi (na długości ok. 1 km) przecina korytarz ekologiczny GKpnC-7C Zachodnia Puszcza Notecka.

Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji

1. Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
2. Usunięcie drzew i krzewów oraz zniszczenie wierzchniej warstwy gruntu wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym, poprzedzić je wizją terenową mającą na celu określenie występowania stanowisk lęgowych ptaków.
Wykonawca musi uzyskać w razie konieczności stosowne zezwolenie na odstępstwo od zakazów dot. zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną gatunkową.
3. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - a) pnie drzew narażonych na uszkodzenia zabezpieczyć na czas budowy osłonami,
 - b) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu.
4. Prowadzić regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia zwierząt, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
5. W obrębie kompleksów łąk wilgotnych na północ od linii kolejowej Poznań - Szczecin oraz na północ od Warty w okolicach Smolnicy prace prowadzić w sposób wykluczający trwałe zaburzenia przepływów w ciekach oraz naruszenia warunków występowania wód gruntowych, prowadzących do trwałego odwodnienia terenu.
6. Miejsca postoju maszyn, drogi dojazdowe do placów budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych lokalizować poza stanowiskami roślin chronionych, stanowiskami

- roślin zagrożonych, stanowiskami zbiorowisk zagrożonych oraz płatami siedlisk przyrodniczych.
7. Prowadzić nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia, obejmujący: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac. Na bieżąco podejmować działania zapobiegające ewentualnym zagrożeniom.
 8. Zniszczony w trakcie budowy system drenarski odbudować zachowując jego funkcjonalność.
 9. Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV zdjąć poziom próchniczy gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechować w pryzmie usytuowanej w miejscu niezagrażonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych.
 10. Powstałe masy ziemne zagospodarować na terenie przedsięwzięcia 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.
 11. Zaplecza budowy wyposażać w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.
 12. W trakcie robót budowlanych polegających na budowie mostu na Warcie, koryto rzeki zabezpieczyć przed przedostawaniem się do niej materiałów budowlanych i różnego rodzaju pozostałości po nich.
 13. Przy wykonywaniu fundamentów zastosować ścianki szczelne.
 14. Gospodarkę odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie, w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku.
 15. Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
 16. Na terenach otwartych (poza lasami) wzdłuż drogi wykonać nasadzenia składające się z co najmniej trzech gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy.
 17. Wprowadzić ograniczenie prędkości ruchu do 70 km/h na odcinku drogi od km 5+312 do 8+157.

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 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 Wronki,
 - 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. Przebudowywane elementy ww. infrastruktury, powinny znaleźć się w miarę możliwości w pasie drogowym.

- Projekty oraz budowa, przebudowa lub likwidacja urządzeń infrastruktury technicznej muszą spełniać obowiązujące przepisy i normy.
- Wykonawca jest zobowiązany do opracowania projektów budowlanych i wykonawczych, dla wszystkich branż, rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznacznie 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-prawne i innych decyzji, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie pozwolenia wodno-prawne 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 włączy 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.
- 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 kołaudacyjnego , który ma zawierać: umowę, ofertę, umowy z podwykonawcami, harmonogram, wyceniony wykaz cen, protokoły odbioru robót ulegających zakryciu i zanikających, polisę ubezpieczeniową protokół przekazania placu budowy, pismo o powołaniu Komisji Odbioru, Program Zapewnienia Jakości (PZJ), badania materiałów, recepty, wyniki pomiarów, wyniki badań laboratoryjnych, deklaracje zgodności materiałów, sprawozdanie techniczne Wykonawcy, opinię technologiczną na podstawie wyników badań i pomiarów, geodezyjną inwentaryzację powykonawczą (wraz z kopią mapy zasadniczej), rozliczenie finansowe, protokół odbioru końcowego robót, karta informacyjna odbioru robót, oświadczenie kierownika budowy o wykonaniu robót zgodnie z przepisami.
- Operat kołaudacyjny 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 Wroniek w ciągu DW Nr 182 i 184 od drogi powiatowej 1895P do DW nr 182, jako drogi klasy „G”, jednojezdniowa, 2-pasowa wraz z mostem przez rzekę Wartę.
- 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 5.
- 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 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 będą kolidować z projektowaną przebudową 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 ogrodzeń oraz wykonaniu zabezpieczeń na czas budowy,
- inwentaryzacji stanu istniejącego budynków,
- inwentaryzacji nakładów rzeczowych na przejmowanej nieruchomości,

- rozbiórka innych obiektów uniemożliwiających realizację zadania.

1.4.2. Wykonanie korpusu drogi i nawierzchni

Przyszłą nawierzchnię projektowanej obwodnicy należy wymiarować na ruch KR 5 - obciążenie nawierzchni 115 kN/oś.

1.4.3. Obiekty inżynierskie

Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować budowę obiektów inżynierskich.

- km 7+812,45 – proj. most nad rzeką Wartą,
- km 7+952,40 – proj. przepust – przejście dolne dla zwierząt małych.

1.4.4. Skrzyżowania

W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę skrzyżowań.

- km 6+917,80 – kompletne skrzyżowanie skanalizowane typu rondo do zakładów „Amica-Samsung”,
- km 8+234,65 - skrzyżowanie skanalizowane typu rondo (koniec proj. obwodnicy – włączenie w istn. DW Nr 182 Wronki-Czarnków).

Ronda należy zaprojektować jako wyniesione, wysypane kamieniami.

1.4.5. Drogi dojazdowe, zjazdy

Należy zaprojektować budowę dróg dojazdowych i zjazdów.

1.4.6. Ciągi piesze i pieszo-rowerowe

W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.

1.4.7. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

W pasie planowanej inwestycji oraz w jej sąsiedztwie znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z drogą.

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. Wronki.

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 **18.11.2019 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.

Wycinkę drzew wraz z transportem dłużyć:

- 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 Lipnicy przeprowadzi Wykonawca.

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

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

Dla całego zadania należy zaprojektować rozwiązanie z odwodnieniem powierzchniowym korpusu drogowego, poprzez otwarte rowy drogowe trawiaste o kształcie trapezowym. Wody opadowe po podczyszczeniu odpływać będą do cieków powierzchniowych (rów melioracyjny i rzeka Warta).

- Rowy trapezowe
 - szerokość dna 0,40 m,
 - nachylenie skarp 1:1,5,
 - min. głębokość 0,50 m,
 - dno i skarpy rowów należy ubezpieczyć poprzez zahumusowanie i obsiew mieszanką traw.
- Kolektory, wpusty deszczowe i ścieki skarpowe
Na odcinkach, gdzie obwodnica biegnie na nasypach, których wysokość wynosi ponad 2,00 m należy przewidzieć ujęcie wód opadowych ściekami betonowymi jednoskrzydłowymi i odprowadzenie do rowów przydrożnych ściekami skarpowymi.
- Odwodnienie dróg poprzecznych
Dla wód opadowych spływające z dróg poprzecznych należy przewidzieć odprowadzenie do projektowanych rowów przydrożnych.
- Odwodnienie mostu
Należy przewidzieć odwodnienie mostu poprzez wpusty i podwieszane kolektory deszczowe, które będą odprowadzać ścieki do studni zlokalizowanych poza obiektem. Ze studni ścieki będą odprowadzane do rowów przydrożnych.
- Odwodnienie dróg dojazdowych
Drogi dojazdowe należy zaprojektować po istniejącym terenie w niewielkich nasypach. Stąd z uwagi na przewidywane niewielkie natężenie ruchu oraz w większości występujące w podłożu grunty przepuszczalne należy zaprojektować powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych względnie do gruntu.
- Przepusty i rurociągi pod obwodnicą, drogami poprzecznymi i dojazdowymi
Na trasach rowów trapezowych odwadniających obwodnicę, drogi poprzeczne i dojazdowe należy przewidzieć przepusty umożliwiające swobodny odpływ wód opadowych.
Przepusty i rurociągi z rur PEHD z przyczółkami skarpowymi o średnicach 60 i 80 cm oraz studniami z osadnikami i wlotami z rowów wg KPED 01.14.
- Kolidże z urządzeniami drenarskimi
Z uwagi na brak inwentaryzacji sieci drenarskiej szczegółowy zakres koniecznej przebudowy drenowania będzie można ustalić dopiero w trakcie realizacji inwestycji.

Na odcinkach drogi projektowanych w wykopach oraz w miejscach gdzie głębokość rowów trapezowych przekracza 0,80 m należy przewidzieć przebudowę systemu drenarskiego poprzez wykonanie zbieraczy przechwytyjących, do których podłączone będą poprzerywane sączki i zbieracze. Zbieracze przechwytyjące z rur kanalizacyjnych DN160 i 200 mm odprowadzać będą wodę z drenaży do istniejących odpływów melioracyjnych.

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.

Zaprojektować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska o skuteczności 3 dB na odcinkach drogi wskazanych w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Warunkiem przyjęcia proponowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jest zaprojektowanie i wykonanie:

- dla jezdni obwodnicy - ruch KR5

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

- dla dróg dojazdowych

warstwa ścieralna	nawierzchnia bitumiczna o parametrach jak dla KR2,
warstwa odcinająca	mieszanka związana C3/4,

- dla pierścieni rond:

kostka kamienna granitowa o wysokości ok. 17 do 19 cm,
zaprawa cementowo - piaskowa grubości 7 cm,
podbudowa mieszanki związanej cementem C 16/20 o grubości 29 cm z wypełnieniem spoin żywicą epoksydową,
warstwa odcinająca grubości 15 cm - mieszanka związana cementem C 3/4,
obwiednia pierścienia wyspy - krawężnik kamienny łukowy trapezowy.

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

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.

Należy przewidzieć oświetlenie skrzyżowań.

2.2.7. Drogi dojazdowe, zjazdy

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

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

Drogi objazdowe na czas budowy

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

2.2.8. Ciągi piesze, przejścia dla pieszych

Chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni zaprojektować o szerokości 2,0 m i pochyleniu poprzecznym $i = 2\%$ w kierunku jezdni, na podbudowie betonowej. Chodniki odsunięte od jezdni zaprojektować o szerokości 1,50 m. Pomiędzy krawędzią chodników, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosować opaskę gruntową szerokości 0,5 m. Ciągi piesze należy wykonać z kostki betonowej koloru szarego gr. 8 cm. Ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni bitumicznej w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy.

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

2.2.9. Zatoki autobusowe

Konstrukcja zatok autobusowych:*

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

*W przypadku podłoża G1.

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

W obrębie zatok należy przewidzieć miejsca pod wiaty przystankowe.

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

2.2.10. Urządzenia infrastruktury technicznej

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.

2.2.11. 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.

2.2.12. 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 chemoutwardzalne. Punktowe elementy odbłaskowe (kocie oczka) kotwione należy przewidzieć na łukach oraz w obrębie skrzyżowań.

Na słupkach hektometrowych, na odcinku drogi od km 6+300 do km 8+157 zaprojektować elementy odblaskowe, które odbijają i skierują światło reflektorów poza krawędź drogi.

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.

2.2.13. 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.

Na terenach otwartych (poza lasami) wzdłuż drogi wykonać nasadzenia składające się z co najmniej trzech gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy.

2.2.14. Urządzenia BRD

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

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

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

2.2.15. Obiekty inżynierskie

Most przez rzekę Wartę

Projektując most należy się kierować założeniami przyjętymi w koncepcji I, wariant IV.

Wytyczne projektowe dla mostu przez rzekę Wartę:

- obiekt zaprojektować według wariantu IV opracowanego w projekcie koncepcyjnym budowy obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182,
- obiekt trójprzęsłowy o rozpiętości teoretycznej poszczególnych przęseł 60+100+60 m,
- dźwigar ciągły, żelbetowy, sprężany, skrzynkowy,
- szerokość jezdni na obiekcie między krawężnikami - 9m (2x3,5m+ 2x1,0m),
- krawężniki kamienne, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie poprzez malowanie,
- szerokość ścieżek pieszo – rowerowych 2x2,0m,

- 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, pochwyt oraz słupki wykonane z rur okrągłych lub kwadratowych mocowane do pomostu za pomocą kotew mechaniczno - chemicznych, nie dopuszcza się stawiania słupków na podlewkach. Balustrady montować po całkowitym wykonaniu nawierzchni na kapach chodnikowych.
- 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 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,
- odwodnienie pomostu zaprojektować jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE ukryte w konstrukcji dźwigara,
- Wpusty na obiekcie umieścić w linii odwodnienia w jezdni,
- Przy krawężnikach wykonać przeciwnospadek z asfaltu twardolanego 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.,
- 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, bezbarwną na ustroju niosącym,
- Warstwa ścieralna nawierzchni oraz warstwa ochronna wykonana z asfaltu lanego, minimalna grubość warstwy 4cm,
- 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 soczewkowe,
- Ścianki zapleczne na przyczółkach zaprojektować w taki sposób aby umożliwić swobodny dostęp osoby dorosłej do przestrzeni między końcem dźwigara głównego a ścianką zapleczną w celu kontroli szczelności urządzeń dylatacyjnych,
- Należy zaprojektować otwór umożliwiający wejście do wnętrza dźwigara w celach rewizyjnych, wejście to należy zabezpieczyć przed wejściem do wnętrza do konstrukcji przez osoby nieuprawnione przez zamontowanie stalowych drzwi,
- We wnętrzu dźwigara zaprojektować instalację oświetleniową, której zasilanie będzie realizowane przez jej podłączenie do agregatu prądotwórczego z zapasem kabla przyłączeniowego o długości umożliwiającej ustawienie agregatu na gruncie przy podporze, źródłem światła powinny być elementy w technologii LED, instalacja ta powinna umożliwić inspekcję wnętrza dźwigara w szczególności miejsca zakotwień kabli i newralgiczne elementy odwodnienia,
- Przyczółki i filary zaprojektować jako masywne, żelbetowe o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania miejscowych zmian grubości ścian czołowych, skrzydeł oraz korpusów filarów,
- 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 wykonanym 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.

Wykonawca przedłoży karty katalogowe barier, łożysk, dylatacji, aby umożliwić dokonanie wyboru Zamawiającemu.

Przepusty pod nasypem drogowym

- przepusty z blach falistych zabezpieczone antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe oraz powłokę polimerową,
- wloty i wyloty przepustów należy dostosować do projektowanego pochylenia skarp w wytwórni elementów, nie dopuszcza się docinania elementów na budowie,
- połączenie rurowych elementów żelbetowych należy zaprojektować jako szczelne poprzez zastosowanie uszczelnień gumowych,
- pod wlotem i wylotem przepustów należy zaprojektować gurty żelbetowe o minimalnych wymiarach 30x80 o długości dostosowanej do szerokości dna cieku,
- wlot i wylot przepustów z blach falistych należy zakończyć wieńcem żelbetowym,
- należy zaprojektować umocnienie skarp nasypu na wlocie i wylocie w obrębie 2m licząc od obrysu wieńca żelbetowego, umocnienie należy zakończyć obrzeżem betonowym, podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek betonowy o minimalnych wymiarach 30x80 a jego długość dostosować do podstawy umocnienia,
- Repery montowane do konstrukcji obiektu należy zaprojektować jako nierdzewne.

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.
- d) 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).
- e) 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.
- f) 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, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego oraz decyzji ZRID. Zamawiający dopuszcza dzielenie przedmiotowej obwodnicy na kilka odcinków, 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 częściowego 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 zakończenia robót budowlanych – **01.10.2019 r.**

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 przekaże plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe,
- Projekt zagospodarowania terenu obejmujący wszystkie branże wraz z częścią architektoniczno – budowlaną,
- Dokumentacja geologiczno - inżynierska oraz określenia geotechnicznej kategorii posadowienia obiektów,
- Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i sprawdzenie projektów - niezbędne do uzyskania pozwolenia na budowę,
- Inwentaryzacja zieleni oraz plan wycięcia i decyzja na wycinkę drzew (w razie konieczności),

- Dokumenty potwierdzające prawo dysponowania terenem,
- 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 (złożenie wniosku o pozwolenie na użytkowanie, w przypadku, gdy będzie wymagane lub zgłoszenie zakończenia robót) oraz do uczestnictwa w czynnościach związanych z uzyskaniem ostatecznych decyzji o pozwoleniu na użytkowanie,
- e) W trakcie procesu projektowego Wykonawca zobowiązuje się do zorganizowania w siedzibie Zamawiającego, co miesięcznych porad technicznych i przedstawienia wykazu postępu prac projektowych dokumentującego stan zaangażowania i sposób rozwiązania elementów robót, które będą realizowane. Protokoły z rad technicznych należy załączyć do projektu wykonawczego,
- 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 postępem prac na każdym etapie realizacji zadania,
- b) Dokumentacja powinna być zapakowana w teczki (ponumerowane egzemplarze). Informacja o zawartości teczki powinna być podana na wierzchu teczki, w środku i na grzbiecie. Teczki powinny być wytrzymałe i posiadać odpowiednie zamknięcia, każdy egzemplarz musi stanowić odrębną całość zawierającą dokumentację techniczną wszystkich branż,
- 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 PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

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

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

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

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

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

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 do Programu funkcjonalno-użytkowego:

- Załącznik nr 1: Wykaz cen
- Załącznik nr 2: Decyzja środowiskowa
- Załącznik nr 3: Projekt koncepcyjny budowy obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej opracowany przez Uniplan Sp. z o.o. Spółka komandytowa – 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 podlegała 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



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu

Poznań, 25. WRZ. 2015

WOO-II.4200.8.2014.JS.24

za dowodem doręczenia

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 82 oraz art. 85 ust. 2, pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 według wariantu I

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 według wariantu I. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano: drogę parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorię ruchu KR5, o obciążeniu 115 kN/oś, wiadukt nad linią kolejową, wiadukt drogowy zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m, oraz most nad rzeką Wartą. Nawierzchnia drogi wykonana zostanie z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm. Lokalnie wystąpią krawężniki, ścieki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej lub ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni bitumicznej (w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy). Długość drogi w wariantcie I – wariantcie wybranym do realizacji wyniesie 8234,65 m.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie po południowo-zachodniej, południowej i wschodniej stronie miasta Wronki, w gminie Wronki, w powiecie szamotulskim. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z uzbrojeniem terenu i urządzeniami infrastruktury technicznej, m.in. liniami elektroenergetycznymi 110 kV, gazociągami.

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

- 1) Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
- 2) Usunięcie drzew i krzewów oraz zniszczenie wierzchniej warstwy gruntu wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym, poprzedzić je

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

- wizją terenową mającą na celu określenie występowania stanowisk lęgowych ptaków.
- 3) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - a) pnie drzew narażonych na uszkodzenia zabezpieczyć na czas budowy osłonami,
 - b) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu.
 - 4) Prowadzić regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia zwierząt, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
 - 5) W obrębie kompleksów łąk wilgotnych na północ od linii kolejowej Poznań – Szczecin oraz na północ od Warty w okolicach Smolnicy prace prowadzić w sposób wykluczający trwale zaburzenia przepływów w ciekach oraz naruszenia warunków występowania wód gruntowych, prowadzących do trwałego odwodnienia terenu.
 - 6) Miejsca postoju maszyn, drogi dojazdowe do placów budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych lokalizować poza stanowiskami roślin chronionych, stanowiskami roślin zagrożonych, stanowiskami zbiorowisk zagrożonych oraz płatami siedlisk przyrodniczych.
 - 7) Prowadzić nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia, obejmujący: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac. Na bieżąco podejmować działania zapobiegające ewentualnym zagrożeniom.
 - 8) Zniszczony w trakcie budowy system drenażowy odbudować zachowując jego funkcjonalność.
 - 9) Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV zdjąć poziom próchniczy gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechować w przyłomie usytuowanej w miejscu niezagrażonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych.
 - 10) Powstałe masy ziemne zagospodarować na terenie przedsięwzięcia pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
 - 11) Zaplecza budowy wyposażać w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika
 - 12) Budowę mostu nad Wartą i wiaduktu nad Dopytywem spod Oporowa prowadzić przy niskich stanach wody.
 - 13) W trakcie robót budowlanych polegających na budowie mostu na Warcie, koryto rzeki zabezpieczyć przed przedostawaniem się do niej materiałów budowlanych i różnego rodzaju pozostałości po nich.
 - 14) Przy wykonywaniu fundamentów zastosować ścianki szczelne.
 - 15) Gospodarkę odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie, w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku.

- 16) Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
 - 17) Na terenach otwartych (poza lasami) wzdłuż drogi w pierwszym roku eksploatacji przedsięwzięcia wykonać nasadzenia składające się z co najmniej trzech gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy.
 - 18) Wprowadzić ograniczenie prędkości ruchu do 70 km/h na odcinku drogi od km 5+312 do 8+157.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Zaprojektować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska o skuteczności 3 dB na następujących odcinkach drogi:
 - a) w rejonie ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184:
 - na odcinku obwodnicy o długości 100 m licząc od granicy ronda po stronie zachodniej,
 - na odcinku obwodnicy o długości 90 m licząc od granicy ronda po stronie wschodniej,
 - na odcinku drogi wojewódzkiej nr 184 po stronie południowej ronda na odcinku wchodzącym w zakres przedsięwzięcia, to jest na długości ok. 100 m licząc od granicy ronda,
 - na odcinku drogi wojewódzkiej nr 184 po stronie północnej ronda na odcinku wchodzącym w zakres przedsięwzięcia, to jest na długości ok. 110 m licząc od granicy ronda;
 - b) w rejonie ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 182 w km ok. 8+200 obwodnicy, na odcinku drogi wojewódzkiej nr 182 po stronie wschodniej ronda na odcinku wchodzącym w zakres przedsięwzięcia, to jest na długości ok. 110 m licząc od granicy ronda.
 - 2) Na słupkach hektometrowych, na odcinku drogi od km 6+300 do km 8+157 zaprojektować elementy odbłaskowe, które odbiją i skierują światło reflektorów poza krawędź drogi.
 - 3) W miejscach przecięcia drogi z ciekami, tj. w km 0+145, pod istniejącą DW182, w km 5+889, 5+976, 6+247 i 7+952 zaprojektować przejścia dolne dla zwierząt małych, zespolone z ciekami, o świetle pionowym co najmniej 1,5 m (od półek do stropu przepustu) i szerokości półek co najmniej 0,5 m.
 - 4) Zaprojektować odwodnienie drogi poprzez rowy drogowe trawiaste, zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne w rowach, w szczególności:
 - a) zaprojektować w km: 0+223, 1+433, 1+464, 3+709, 4+580 i 5+740 zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymentacyjne z geowłókniną wbudowaną w dno,
 - b) w km 5+748,68, 5+762,08 oraz 5+775,48 na rowach trawiastych zaprojektować przegrody filtracyjne.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.
- Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.

- II. Nakładam** następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

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

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

- V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej** w zakresie ochrony przed hałasem po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników właściwemu organowi ochrony środowiska i Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szamotułach, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 8 przekrojach pomiarowych na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

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

UZASADNIENIE

28.05.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek pana Marka Kmiecika Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 wraz z wymaganymi załącznikami.

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

Zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MliR poz. 51), m.in. dz. nr 381/5, obręb Nowa Wieś, gm. Wronki, na której

realizowane będzie przedsięwzięcie stanowi teren zamknięty. W związku z tym, zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

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

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

6.06.2014 r., na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 oraz art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy ooś*, tut. organ wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szamotułach, z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

23.06.2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szamotułach wydał opinię sanitarną, znak: ON.NS-72/2-21/14, w której określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wskazując na przepis art. 66, w szczególności ust. 1 pkt 7a *ustawy ooś*, a także na wymagania sanitarno-higieniczne i zdrowotne.

Po zapoznaniu się z wnioskiem pełnomocnika oraz kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie przedsięwzięcia, jego zakres i skalę oraz wielkość zajmowanego terenu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 25.06.2014 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.3 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, zawiadomieniem z 27.06.2014 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega przedsięwzięcia, tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

Postanowieniem z 25.07.2014 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.5 organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, zawiadomieniem z 28.07.2014 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

Pismem z 2.03.2015 r. pełnomocnik przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 6.03.2015 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.6 podjął z urzędu

postępowanie w sprawie wydania decyzji. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy o oś.*, zawiadomieniem z 11.03.2015 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

Pismem z 23.03.2015 r. do akt sprawy przedłożono pełnomocnictwo udzielone panu Pawłowi Katarzyńskiemu p.o. Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu uchwałą Nr 203/2015 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lutego 2015r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa.

Pismem z 30.03.2015 r. oraz 22.04.2015 r. dostarczono wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z 7.04.2015 r., na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *raportu*, m.in. w zakresie: ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, hydrogeologii, gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami. W piśmie tym organ wezwał także o opis analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz o podanie pełnego zakresu wykonywanych prac i parametrów technicznych infrastruktury uzbrojenia, jak również przedłożenie wypisu i wyrysuz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony w związku z wystąpieniem kolizji projektowanej drogi z istniejącym uzbrojeniem, tj. liniami elektroenergetycznymi 110 kV (relacji: Wronki-Drawski Młyn, Wronki-Pniewy, Wronki-Szamotuły, Wronki-Czarnków) i gazociągiem DN150.

Pismem z 22.04.2015 r. i 28.04.2015 r. przedłożono uzupełnienie *raportu*. W związku z tym, że dokumentacja nadal nie spełnia wymagań, pismem z 11.05.2015 r. tut. organ ponownie wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* w zakresie ochrony przed hałasem oraz uzupełnienie dokumentacji w zakresie opisu analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego (możliwego do realizacji) wraz z uzasadnieniem lub wskazanie, który z przedstawionych w *raporcie* wariantów jest racjonalnym wariantem alternatywnym oraz o przedłożenie wypisu i wyrysuz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony w związku z wystąpieniem kolizji projektowanej drogi z istniejącym uzbrojeniem. Pismem z 15.05.2015 r. Pełnomocnik przedłożył kolejne uzupełnienie, które czyniły zadość wezwaniu.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy o oś.*, pismem z 25.05.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szamotułach o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 *ustawy o oś.* w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 1.06.2015 r. do 23.06.2015 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 2.06.2015 r. do 22.06.2015 r. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszona na tablicy informacyjnej w siedzibie tutejszego organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo

przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

W dniu 9.06.2015 r. do organu wpłynęło pismo Pełnomocnika pana Pawła Katarzyńskiego o wprowadzono do dokumentacji zmian w postaci dodatkowego zbiornika retencyjnego w km 5+740, wynikającego ze stanowiska Gminnych Spółek Wodnych we Wronkach, która zażądała ograniczenia ilości wód odprowadzanych do rowów. W związku z tym, organ pismem z 25.06.2015 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.19 dostał kserokopię pisma Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z 2.06.2015 r. wraz z załącznikiem nr 5.4. informującym o konieczności wykonania dodatkowego zbiornika retencyjno-sedymentacyjnego w km 5+740 oraz pisma Pełnomocnika z 17.06.2015 r. wraz z dodatkowymi informacjami na temat ww. zbiornika. Jednocześnie organ poprosił o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia z uwzględnieniem zmian wskazanych w pismach Pełnomocnika.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szamotułach pismem z 24.06.2015 r., znak: ON.NS-72/2-16/15 przedłużył termin wydania opinii. W dniu 7.07.2015 r. organ sanitarny wydał opinię znak: ON.NS-72/2-16/15, w której zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych jednocześnie wskazując na potrzebę spełnienia uwarunkowań dotyczących emisji hałasu związanego z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzenie monitoringu hałasu w środowisku, zabezpieczenia placu budowy, zaplecza oraz dróg technicznych w taki sposób, aby nie zagrażało zdrowiu i życiu ludzi oraz nie spowodowało zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, zapewnienie zaplecza sanitarno-higienicznego dla pracowników w czasie realizacji przedsięwzięcia, zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. W większości warunki zostały przeniesione do niniejszej decyzji. Jedynie warunek dotyczący zachowania dopuszczalnych wartości poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej, poprzez zastosowanie właściwych rozwiązań technicznych nie został uwzględniony bowiem obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wynika wprost z przepisów.

W związku ze zmianą rozwiązań dotyczących odwodnienia planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ustawy o oś, organ ponownie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu, podając do publicznej wiadomości, w dniach od 7.07.2015 r. do 29.07.2015 r. włącznie, informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 8.07.2015 r. do 28.07.2015 r. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszono na tablicy informacyjnej w siedzibie tutejszego organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

W wyznaczonym przez organ terminie wpłynęły uwagi społeczeństwa, do których organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia. 31.07.2015 r. wpłynęło pismo Prezesa Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu z 28.06.2015 r. (nadane na poczcie w ostatnim dniu składaniu uwag i wniosków, tj. 28.07.2015 r.), w którym wniesiono m.in. uznanie, iż organizacja uczestniczy w postępowaniu na prawach strony. Postanowieniem z 11.08.2015 r. Regionalny Dyrektor odmówił dopuszczenia do udziału na prawach strony fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w przedmiotowym postępowaniu z uwagi na to, że nie został dotrzymany przez organizację warunek umożliwiający jej udział w postępowaniu na prawach strony, polegający na prowadzeniu takiej działalności przez

minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania. Na postanowienie organizacja nie wniosła zażalenia. Ponadto, w dniu 23.07.2015 r. wpłynęło pismo z uwagami i wnioskami Gminnej Spółki Wodnej we Wronkach z 17.07.2015 r. Organ w piśmie z 26.08.2015 r. wezwał Spółkę Gminną do wykazania interesu prawnego w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy pouczając, że w przypadku nie zajęcia stanowiska w wyznaczonym terminie pismo Spółki z 17.07.2015 r. będzie potraktowane, jako złożone w ramach udziału społeczeństwa, a douwag i wniosków organ odniesienie się w uzasadnieniu decyzji, zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt. 1 lit. a *ustawy o oś*. Do dnia wydania niniejszej decyzji do urzędu nie wpłynęła odpowiedź Spółki.

W związku ze zmianą *ustawy o oś*, która weszła w życie 4.09.2015 r. wart. 74 ust. 1 dodany został pkt. 7, w którym określono dodatkowy załącznik wymagany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji. W dniu 10.09.2015 r. wnioskodawca przesłał do organu pismo z 8.09.2015r., znak: WZDW.22.666.16/14 WZDW.WD.666.16/14, w którym poinformował, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania „Budowa obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184” nie będzie podstawą do prowadzenia prac przygotowawczych, o których mowa ww. przepisie zmienionej *ustawy o oś*.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, organ zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. Zawiadomienie zostało obwieszczane na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Wronki. W terminie podanym w obwieszczeniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów zgromadzonych w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Jedynie pan Marcin Piotr i pani Agnieszka Piotr (właściciele domu położonego na dz. nr 209/5 we wsi Stróżki) przesłali w dniu 25.08.2015r. pismo, w którym złożyli uwagi na temat natężenia ruchu na planowanej drodze. Organ po analizie map ewidencyjnych i wypisów z ewidencji gruntów stwierdził, że pan Marcin Piotr i pani Agnieszka Piotr nie są stronami w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Ponadto, organ zbadał, iż pismo to zostało nadane poza terminem przysługującym społeczeństwu na składanie uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, zatem nie odniósł się do złożonej uwagi.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po południowo-zachodniej, południowej i wschodniej stronie miasta Wronki, w gminie Wronki, w powiecie szamotulskim. W ramach realizacji przedsięwzięcia powstanie: obwodnica o parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorii ruchu KR5, obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchnią z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm oraz obiekty: wiadukt nad linią kolejową, wiadukt drogowy zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m, oraz most nad rzeką Wartą. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej lub ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni bitumicznej (w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy). Na dojazdach do skrzyżowań z drogami wojewódzkimi i powiatowymi kierunki ruchu zostaną rozdzielone pasem rozdziału. Na skrzyżowaniach zwykłych z pozostałymi drogami wydzielone zostaną dodatkowe pasy ruchu dla lewoskrętów.

Obecnie ruch pojazdów prowadzony jest ulicami miasta, które są mało wydolne o

niewystarczającej szerokości i przepustowości. Obecnie układ drogowy Wroniek oparty jest na skrzyżowaniu dwóch dróg wojewódzkich nr 182 i 184. Istniejący układ komunikacyjny miasta z przebiegającą drogą wojewódzką stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz powoduje znaczne uciążliwości dla otoczenia. W wyniku realizacji inwestycji wybudowany zostanie nowy odcinek drogi zlokalizowany po południowej i wschodniej stronie Wroniek. Nastąpi wyeliminowanie ruchu ze zwartej zabudowy miasta oraz przewiduje się upłynnienie ruchu poprzez eliminację jednonożowego przejazdu kolejowego.

Długość drogi w wariantcie I wyniesie ok. 8234,65 m. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach inwestycji nastąpi kolizja projektowanej drogi z uzbrojeniem, urządzeniami infrastruktury technicznej, które zostaną przebudowane i zabezpieczone (m.in. linie elektroenergetyczne 110 kV, gazociąg).

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

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Wronki-Drawski Młyn, w km 0+859 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Pniewy, w km 1+360 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Szamotuły, w km 2+945 obwodnicy oraz w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką 184 Wronki-Szamotuły i drogą powiatową 1841P. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki Czarnków, w km 7+335 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany jej trasy.
- z gazociągiem wc DN150, w km 1+916. Usunięcie kolizji polegać będzie na jego przebudowie.

W przypadku przebudowy linii elektroenergetycznej dopuszcza się możliwość odchylenia nowego przebiegu przewodów do kilku metrów od przebiegu istniejącego. Technologia przebudowy linii WN, jak wyjaśniono w uzupełnieniu *raportu*, polegać będzie na posadowieniu nowych konstrukcji wsporczych, a następnie w trakcie krótkotrwałego wyłączenia przepływu prądu w linii, przełożeniu przewodów na nowe słupy i ponownym włączeniu prądu. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, dla wariantu I przebiegu drogi, zlokalizowana jest w odległości ok. 33 m od przebudowywanych linii elektroenergetycznych. Jak wynika z *raportu*, przebudowane linie o napięciu znamionowym 110 kV nie spowodują wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie promieniowania elektromagnetycznego, gdyż ponadnormatywna składowa pola elektrycznego 1 kV/m (dla zabudowy mieszkaniowej) wystąpi w odległości do 10 m od osi linii w obie strony.

W przedłożonej dokumentacji wnioskodawca poddał analizie trzy warianty planowanego przedsięwzięcia i cztery warianty realizacji mostu nad rzeką Wartą różniące się rozwiązaniami technicznymi polegającymi na ilości przęseł, konstrukcji, wysokości pylonów. Wnioskodawca wybrał do realizacji wariant I, najdłuższy o długości 8234,65 m, najbardziej oddalony od miasta. Do przecięcia z linią kolejową (na dł. ok. 5,7 km) obwodnica w wariantcie I przebiegać będzie głównie przez tereny użytkowane rolniczo, a do zabudowań zbliży się w miejscach przecięcia z drogami publicznymi. Za linią kolejową, na długości ok. 0,6 km przebiegać będzie przez łąki, równoległe do zabudowy mieszkaniowej wsi Stróżki. Następnie, na długości ok. 1,8 km trasa przebiegać będzie przez tereny Lasów Państwowych oraz częściowo łąk i pól (w rejonie doliny Warty). Trasa drogi skończy się na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 182 w kierunku Czarnkowa w pobliżu wsi Smolnice. Wszelkie

planowane prace związane z obwodnicą miasta mają za zadanie zmianę przebiegu dróg wojewódzkich nr 182 i 184 przez Wronki, tj. wyeliminowanie ruchu ze zwartej zabudowy miasta i przeprowadzenie poza obszary jego zabudowy. Ponadto, nastąpi upłynnienie ruchu poprzez eliminację jednopoziomowego przejazdu kolejowego. Nowy most nad Wartą zwiększy ilość przepraw w regionie, a także poprawi dojazd do dzielnicy przemysłowej miasta skupionej wokół zakładów Samsung i Amica.

Pod względem rozwiązań technicznych wszystkie trzy warianty są podobne, tj.: rozpoczynają się w tej samej lokalizacji na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 143, w początkowej fazie przecinają drogę wojewódzką nr 182 (w kierunku Międzychodu), gdzie planowane jest rondo, warianty przecinają obecną drogę wojewódzką nr 184 (w kierunku Szamotuł, Pniew i Poznania), gdzie planowane jest rondo. We wszystkich wariantach projektuje się dwupoziomowe skrzyżowanie – wiadukt drogowy nad linią kolejową Poznań-Szczecin (o całkowitej długości wiaduktu 42,7 m), na przecięciu z drogą powiatową nr 1895P planowane jest rondo, przy czym wcześniej wystąpią lokalne skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Stróżki, w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1895P obwodnica przetrnie kompleks leśny, a dalej dolinę rzeki Warty, nad którą planuje się most. Inwestycja drogowa kończy się rondem na obecnej drodze wojewódzkiej nr 182 w kierunku Czarnkowa.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko uwzględniającej przede wszystkim oddziaływanie przedsięwzięcia z zakresu akustyki i przyrody, jak również aspekt techniczny i ekonomiczny, do realizacji został wybrany wariant I, który jest jednocześnie wariantem najbardziej korzystnym z punktu widzenia ochrony środowiska. Biorąc powyższe pod uwagę oraz to, że w wariantcie II nastąpiłaby konieczność rozbiórki kilku budynków mieszkalnych, w wariantcie III mogłaby być wymagana rozbiórka zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w miejscu przejścia obwodnicy nad linią kolejową, jak również to, iż realizacja przedsięwzięcia w wariantcie wybranym do realizacji nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych, a także fakt, iż z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikała zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ przychylił się do wniosku inwestora i wskazał wariant I realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie jest korzystne dla lokalnego społeczeństwa. Istniejące drogi wojewódzkie nr 182 i 184 przebiegają przez zwartą zabudowę miasta Wronki, a duży ruch drogowy zwłaszcza samochodów ciężarowych stwarza niebezpieczeństwo i wiąże się z pogarszaniem stanu nawierzchni drogi. Niepodjęcie przedsięwzięcia może skutkować opóźnieniem czasu przejazdu przez miasto i spowolnieniem płynności ruchu, a zwłaszcza na obecnym, zamykanym przejeździe kolejowym w poziomie szyn na drodze wojewódzkiej nr 184. W mieście natomiast notuje się wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych dojeżdżających/wyjeżdżających do dzielnicy przemysłowej miasta skupionej wokół zakładu Samsung i Amica. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi wyeliminowanie ruchu ze zwartej zabudowy miasta oraz przewidyuje się upłynnienie ruchu poprzez eliminację jednopoziomowego przejazdu kolejowego.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia dla stanu istniejącego oraz prognozowanego natężenia ruchu w roku 2019 oraz 2029. Podstawą prognozy ruchu na planowanej obwodnicy Wroniek były dane z pomiarów ruchu, przeprowadzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. na drogach województwa wielkopolskiego, na podstawie których obliczony został ruch w roku 2013, stanowiący dane wyjściowe do *raportu*. W prognozie założono przejście przez

obwodnicę tranzytowego ruchu pojazdów ciężkich poruszających się wcześniej po drodze 182. Po wybudowaniu obwodnicy, obecną drogą wojewódzką 182 przez miasto będą poruszać się jedynie pojazdy ciężarowe związane z obsługą miasta i zaopatrzeniem. Z projektowanej obwodnicy korzystać będą przede wszystkim ci kierowcy, dla których miasto Wronki nie jest celem podróży, a jedynie punktem tranzytowym. W raporcie oszacowano natężenie, strukturę rodzajową i dobową ruchu na planowanej obwodnicy oraz dróg krzyżujących się z nią, z której wynika, że największe natężenie ruchu wystąpi w roku prognozy 2029 (w wariantcie I) na odcinku wschodnim obwodnicy Wronek, między drogami wojewódzkimi nr 184 i 182 (4200 poj./dobę). Mniejszym natężeniem ruchu charakteryzować się będzie odcinek zachodni obwodnicy, między drogami wojewódzkimi nr 182 i 184. Prognozowane natężenie ruchu na tym odcinku w 2029 r. wyniesie 1491 poj./dobę. Prognozuje się także znaczne natężenie ruchu na odcinkach ww. dróg wojewódzkich między obwodnicą i centrum miasta.

Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.) stwierdzono przy drodze wojewódzkiej nr 143 i drodze wojewódzkiej nr 182 w kierunku Wronek na odcinkach przebudowy w związku z realizacją skrzyżowania, w rejonie skrzyżowania obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184 i drogą powiatową nr 1841P, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 182 w kierunku Czarnkowa w rejonie skrzyżowania z planowaną obwodnicą, a także wzdłuż samej obwodnicy. Kwalifikację rodzajów terenów chronionych przed hałasem dokonano w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, dalej *mpzp*, oraz stanowiska gminy w odniesieniu do terenów, dla których brak jest *mpzp*.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że dla wariantu I (wybranego do realizacji) wystąpią niewielkie przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska w wysokości ok. 2,6 dB w porze dziennej i 2,3 dB w porze nocnej. Przekroczeń można spodziewać się w rejonie skrzyżowania obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184, na południe od centrum miasta. Przyczyną przekroczeń jest planowane skrzyżowanie typu rondo w miejscu przecięcia się obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184. Z analizy przebiegu izofon wynika, że większy wpływ na poziom hałasu będzie miała droga wojewódzka, a nie planowana obwodnica. Prognozuje się, że niewielkie przekroczenie w porze dziennej wystąpi na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej położonej w miejscu przejścia obwodnicy nad linią kolejową Poznań-Szczecin. Wysokość przekroczeń będzie mniejsza niż 1 dB. Na północ od centrum miasta Wronek, w miejscu włączenia się obwodnicy w drogę wojewódzką nr 182, na odcinku przebiegającym w kierunku Czarnkowa prognozuje się w roku 2029 przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 2,6 dB w porze dziennej i 1,6 dB w porze nocnej. Warunki akustyczne w tym miejscu kształtowane będą hałasem pochodzącym z drogi wojewódzkiej nr 182, na odcinku jej przebudowy związanej z realizacją skrzyżowania z obwodnicą.

W celu zapewnienia akustycznych standardów jakości środowiska wskazano na konieczność zastosowania rozwiązań zmniejszających emisję hałasu do środowiska. W rejonie ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184 i na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 182 w km ok. 8+200 obwodnicy zastosowana zostanie nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska o skuteczności 3 dB w stosunku do nawierzchni, która jest planowana do zastosowania na całym odcinku obwodnicy. Natomiast na odcinku obwodnicy przebiegającym nad linią kolejową ograniczona zostanie prędkość ruchu do 70 km/h. Ograniczenie prędkości ruchu na wiadukcie drogowym jest uzasadnione także względami bezpieczeństwa.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że planowana obwodnica przecina drogi lokalne, drogi dojazdowe oraz linię kolejową Poznań-Szczecin. W miejscach przecięcia z drogami lokalnymi powstaną skrzyżowania zwykłe, natomiast w miejscach przecięcia z drogami powiatowymi i wojewódzkimi – skrzyżowania typu ronda. Największym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga wojewódzka nr 182 i 184. Na pozostałych drogach ruch jest lokalny i nie powoduje znacznej uciążliwości akustycznej. Na odcinku obwodnicy przebiegającym nad linią kolejową zastosowane zostaną działania redukujące poziom hałasu polegające na ograniczeniu dopuszczalnej prędkości do wartości 70 km/h, co przyczyni się do dotrzymania standardów jakości środowiska akustycznego. W przypadkach, kiedy poziom hałasu z linii kolejowej w roku 2029 osiągnie w porze dziennej wartość 58 dB, na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej nie zostaną dotrzymane akustyczne standardy jakości środowiska. Standardy te nie zostaną także dotrzymane, w przypadku, kiedy emisja hałasu z linii kolejowej, na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przekroczy poziom 64 dB. W takiej sytuacji, warunki akustyczne na tych terenach kształtowane będą wyłącznie hałasem pochodzącym z linii, a planowana obwodnica tylko w nieznacznym stopniu je pogorszy. W przypadku mniejszych poziomów hałasu emitowanych przez linię kolejową, akustyczne standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. Z posiadanych przez organ informacji wynika, iż linia kolejowa relacji Poznań-Szczecin będzie modernizowana, co spowoduje zmniejszenie poziomu hałasu nie mniej niż o 10 dB. Spowoduje to, iż w 2029 r. poziomy hałasu pochodzącego od linii kolejowej będą mniejsze niż z planowanej obwodnicy. A zatem w wyniku skumulowanego oddziaływania obu przedsięwzięć na terenach chronionych akustycznie nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

Analiza akustyczna przeprowadzona dla rozpatrywanych wariantów dla wszystkich horyzontów czasowych wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska na terenach chronionych zostaną dotrzymane. Na podstawie wyników obliczeń można stwierdzić, iż z akustycznego punktu widzenia najbardziej korzystny jest wariant I, tj. wskazany do realizacji. Maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu w porze dnia i nocy będą większe dla wariantu II i III realizacji obwodnicy.

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

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

momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Trasa planowanej drogi przebiega w części przez obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300012 (na odcinku ok. 0,5 km) oraz obszar chronionego krajobrazu Puszcza Notecka (na odcinku ok. 1,5 km). Końcowy odcinek drogi (na długości ok. 1 km) przecina korytarz ekologiczny GKpnC-7C Zachodnia Puszcza Notecka, który został wyznaczony w opracowaniu Jędrzejewski W i inni. 2005a. *Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*. W celu oceny wpływu przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze, na potrzeby raportu wykonano badania terenowe w okresie lipiec 2013 – czerwiec 2014 r. Badaniami objęto siedliska przyrodnicze, rośliny, grzyby, porosty i zwierzęta.

Tereny przeznaczone pod przedsięwzięcie, w ok. 2/3 stanowią pola uprawne o niskich walorach faunistycznych. Teren ten jest dość gęsto zabudowany i poprzecinany szlakami komunikacyjnymi. Najcenniejsze przyrodniczo tereny znajdują się w północnej części, gdzie występują łąki wilgotne, lasy oraz rzeka Warta, której dolina stanowi trzon korytarza ekologicznego. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia w wariantcieprzewidzianym do realizacji zidentyfikowano występowanie dwóch siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej (6430 i 9170), 3 chronione gatunki porostów oraz 2 gatunki chronione mchów. Pomimo obecności w miejscu realizacji przedsięwzięcia struktur urozmaicających teren (cieki, lasy, itp.) uznano, że teren ten posiada przeciętne walory faunistyczne. Nie stwierdzono występowania stanowisk gatunków zwierząt z grupy wielogatunkowych i słabo rozpowszechnionych. Jedynie dwa odnotowane gatunki (kania czarna i ruda) należą do grupy o niekorzystnym statusie ochronnym, jednakże obserwowane one były sporadycznie (łącznie trzy obserwacje przelatujących ptaków). Spośród niszczonego siedliska przyrodniczego, siedlisko 6430 należy do najszerzej rozprzestrzenionych w Polsce i Wielkopolsce i nie jest zagrożone. Siedlisko 9170 reprezentowane jest przez jeden, niewielki i zdegradowany płat (o powierzchni ok. 0,12 ha) występujący na skraju kompleksu borów sosnowych. Zniszczenie kilku niewielkich płatów nie wpłynie znacząco negatywnie na ich zasoby lokalne, regionalne i krajowe. Spośród gatunków ptaków uznanych za przedmioty ochrony obszaru Puszcza Notecka w trakcie badań terenowych stwierdzono występowanie 6 gatunków (dzięcioła czarnego, kani, czarnej, kani rudej, gąsiora, lerki i zimorodka). Kanie obserwowano sporadycznie, natomiast pozostałe gatunki, odnotowane na pojedynczych stanowiskach, są liczne i rozpowszechnione w obszarze Natura 2000 Puszcza Notecka, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia, w miejscu ich stwierdzenia nadal będą dostępne odpowiednie siedliska tych gatunków. Mając powyższe na uwadze oraz uwzględniając określone warunki realizacji przedsięwzięcia uznano, że nie wpłynie znacząco negatywnie na populacje chronionych gatunków oraz na siedliska przyrodnicze na etapie realizacji. Na etapie eksploatacji najistotniejszym rodzajem oddziaływania jest generowanie efektu bariery dla zwierząt oraz zwiększenie ich śmiertelności wskutek kolizji. Najistotniejszym korytarzem ekologicznym w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia jest dolina Warty. Wybrany do realizacji wariant mostu na rzece Warcie zapewni swobodną migrację zwierząt wzdłuż rzeki. Zastosowanie zostaną również inne działania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie eksploatacji, tj. ograniczenie prędkości ruchu do 70 km/h na odcinku od km 6+300 do km 8+157 oraz montaż na słupkach hektometrowych elementów odbłaskowych. Wobec powyższego uznano, że również w trakcie funkcjonowania, przedsięwzięcie nie będzie generować znacząco negatywnych oddziaływań na elementy przyrodnicze.

W celu zmniejszenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia określono warunki jego realizacji, które w znacznej części pokrywają się z działaniami opisanymi w raporcie. Najbardziej ingerujące w elementy przyrodnicze prace będą polegały na usunięciu drzew i

krzewów oraz zniszczeniu wierzchniej warstwy gruntu. Z tego względu określono warunki ich realizacji poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym, w uzasadnionych przypadkach, dopuszczono ich realizację po wykonaniu wizji terenowej mającej na celu określenie występowania stanowisk lęgowych ptaków. Dla ochrony drzew nieprzewidzianych do usunięcia określono warunki ich zabezpieczenia. W celu minimalizacji wpływu na stanowiska roślin i zwierząt chronionych oraz ich siedlisk wskazano potrzebę regularnych inspekcji wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt, prowadzenia prac w sposób wykluczający trwałe zaburzenia przepływów w ciekach oraz naruszenia warunków występowania wód gruntowych, odpowiedniego lokalizowania infrastruktury towarzyszącej związanej z realizacją przedsięwzięcia. W warunkach realizacji nałożono również obowiązek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrola terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikacja zagrożeń dla tych gatunków, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających zagrożeniom (np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie płotków herpetologicznych). W celu zwiększenia bioróżnorodności w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia i częściowej kompensacji usuniętych drzew określono obowiązek wykonania nasadzeń z gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy. Aby zminimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia wskutek powstania bariery, a jednocześnie zmniejszyć ryzyko śmiertelności zwierząt określono obowiązek budowy przejść dolnych zespolonych z ciekami dla zwierząt małych, wprowadzenie na odcinkach przechodzących przez las, ograniczenia prędkości oraz montażu na słupkach hektometrowych elementów odblaskowych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. poz. 1348), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną obowiązuje szereg zakazów. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa w ww. aktach, konieczne będzie uzyskanie stosowanego zezwolenia na odstępstwa od tych zakazów. Właściwe organy, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.), 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.

Uwzględniając powyższe uznano, że przy nałożonych warunkach realizacji przedsięwzięcia i z uwzględnieniem przepisów ochrony gatunkowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Nie przewiduje się również wpływu inwestycji na bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję 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 kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Przedsięwzięcie nie powinno także spowodować nadmiernej

eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych.

W *raporcie* przedstawiono wielkości emisji maksymalnej godzinowej i średniorocznej dla dwutlenku azotu powstałego w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej obwodnicy z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2019 i 2029. Przeanalizowano także wspólne oddziaływanie obwodnicy w miejscach jejskrzyżowań z innymi drogami, a w tym ronda na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 184 (Poznań-Szamotuły-Wronki) oraz projektowanej obwodnicy. Z wszystkich projektowanych skrzyżowań właśnie na skrzyżowaniu DW 184 i planowanej obwodnicy wystąpi największe natężenie ruch i największa emisja substancji do powietrza.

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

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

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

Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono badania geotechniczne podłoża, w ramach których wykonano wiercenia w celu rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w podłożu planowanej drogi. Na ich podstawie stwierdzono, że przedsięwzięcie przebiegać będzie w dwóch jednostkach geomorfologicznych, tj. w obrębie płaskiej wysoczyzny oraz erozyjno-akumulacyjnej doliny Warty. Geologicznie, podłoże drogi wykształcone jest w formie piasków różnej genezy oraz osadów akumulacji glacialnej. W obrębie wysoczyzny wody gruntowe stwierdzono lokalnie w postaci zwierciadła swobodnego na głębokości już 0,5 m lub w postaci zwierciadła napiętego, stabilizującego się na głębokości około 1 m p.p.t., w postaci sączeń, lub nie stwierdzono jej w ogóle. Natomiast w obrębie doliny, zwierciadło wód gruntowych również stwierdzano lokalnie już na głębokości 0,1 m

p.p.t. Miejscami nie nawiercono wód gruntowych. Jak wynika ze złożonych wyjaśnień poziom wód gruntowych nie jest poziomem użytkowym na terenie przez który przebiega planowane przedsięwzięcie. Użytkowym poziomem wodonośnym w rejonie Wronek jest poziom mioceński, występujący pod ciśnieniem artezyjskim na głębokości 75 – 100 m p.p.t. i stabilizujący się nawet 7 m n.p.t. który tworzy główny zbiornik wód podziemnych nr 146 Subzbiornik Jezioro Bytyńskie – Wronki – Trzciel. Nie mniej jednak poziom ten jest izolowany pod powierzchnią terenu bardzo słabo przepuszczalnymi ilami. W związku z czym żadne z ujęć wód w rejonie miejsca realizacji przedsięwzięcia, które ujmują ten poziom nie ma wyznaczonej strefy ochrony pośredniej.

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

Według przyjętego założenia ścieki spływające podczas opadów z obwodnicy przetrzymywane będą w rowach i zbiornikach retencyjno-sedymenacyjnych przez okres około 1 – 2 godzin, gdzie zachodzić będzie sedymентация zawieszin na dnie oraz odpływ do odbiornika – gruntu. Przy takim rozwiązaniu odpływ do odbiornika, jakim będą ciekł będzie wyrównany, minimalizując energię wody i jej działanie erozyjne oraz ograniczając zanieczyszczenie. Dobrze zakorzeniona roślinność rowów trawiastych stanowić będzie skuteczną barierę dla zanieczyszczeń (zawieszin) zawartych w wodach deszczowych. Zadaniem rowów i zbiorników retencyjno-sedymenacyjnych będzie przyjęcie spływu wód z deszczu nawalnego oraz wód roztopowych spływających z obwodnicy, a także oczyszczenie wód przetrzymywanych w zbiornikach z zanieczyszczeń przed ich odprowadzeniem do odbiornika względnie infiltracją do gruntu. W dno tych zbiorników wbudowana zostanie geowłóknina. W celu utrzymania parametrów infiltracji, w trakcie eksploatacji osad ze zbiorników będzie usuwany. Zbiorniki planowane są dla zlewni drogiw kilometrach 0+223, 1+433, 1+464, 3+709, 4+580 i 5+740, w miejscach gdzie spływ jednostkowy z deszczu o natężeniu 130 l/s/ha przekracza 100 l/s. Wobec czego ich zastosowanie ograniczy jednostkowy zrzut podczyszczonych ścieków do odbiorników końcowych. Na rurociągach odpływowych ze zbiorników zamontowane będą studnie osadnikowe z przegrodą. Ponadto, w km 5+748,68, 5+762,08, 5+775,48 na rowach trawiastych wykonane zostaną przegrody filtracyjne, dzięki którym wstrzymany zostanie odpływ ścieków i zmniejszeniu ulegnie prędkość przepływającej wody. Zastosowane rozwiązania zapewnią odpływ podczyszczonych wód deszczowych w ilości bezpiecznej dla odbiorników. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z powierzchni mostu nad rzeką Wartą kierowane będą poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów mostowych zlokalizowanych przy krawężnikach. Stamtąd ścieki kierowane będą skarpą do odwodnienia drogowego, czyli do rowów drogowych skąd przepustem w km 7+952,40 kierowane będą do istniejących cieków, wpływających do rzeki Warty po jej północnej stronie. Odwodnienie z wiaduktu nad Dopyłwem spod Oporowa kierowane będzie spadkami do odwodnienia drogi.

Przeprowadzona w raporcie prognoza stężeń zawiesziny ogólnej i substancji ropopochodnych wykonana zgodnie z metodyką Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem prognozowanego dobowego natężenia ruchu dla roku 2029 wykazała, że zawieszina ogólna i stężenie węglowodorów ropopochodnych nie przekroczą

wartości dopuszczalnej, określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. nr 1800), bez względu na zastosowane urządzenia ochrony środowiska planowane w systemie odwodnienia. Natomiast planowane zbiorniki oraz przegrody mają na celu przede wszystkim zminimalizowanie energii oraz jednostkowej ilości wody odprowadzanej do odbiornika rozumianego, jako ciek powierzchniowy.

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

Wskutek kolizji z planowaną obwodnicą, przebudowany zostanie gazociąg wysokiego ciśnienia. Odcinek gazociągu zostanie zastąpiony rurociągami odpornymi na reakcje elektrochemiczne, których poszczególne odcinki będą zgrzewane i badane pod względem szczelności i wytrzymałości. Ponadto, gazociąg umieszczony zostanie pod drogą w rurze osłonowej, która przejmie ewentualne obciążenie i umożliwi kontrolowanie szczelności gazociągu poprzez sygnalizację wycieku gazu zamontowaną poza pasem drogowym.

Jak wynika z uzupełnienia raportu, w związku z korzystną budową geologiczną, na etapie budowy przedsięwzięcia nie przewiduje się konieczności wymiany podłoża planowanej obwodnicy, lub jego wzmocnienia. Gmina Wronki charakteryzuje się występowaniem gruntów rolnych o dobrej klasie bonitacyjnej. Trasa obwodnicy przebiega głównie przez gleby klasy IIIa i IIIb. Ponadto, wariant wybrany do realizacji przebiega po gruntach II klasy bonitacyjnej w rejonie skrzyżowania z ulicą Staromiejską, w km około 1+850 oraz na wysokości miejscowości Samołęż. Niezależnie do tego, przed budową obwodnicy zdjęta zostanie wierzchnia warstwa gleby próchnicznej, osobno od gruntu mineralnego i wykorzystana po zakończeniu budowy przy porządkowaniu terenu. Jak wynika z przedstawionych w uzupełnieniu informacji, planowana obwodnica prowadzona będzie po nasypach o wysokości maksymalnej do 11,85 m w skutek przekraczania obiektów typu linia kolejowa, droga gminna, rzeka, oraz w wykopach o przewidywanej głębokości maksymalnej około 1,2 m. Analiza wykazała, że na całym odcinku przedsięwzięcia przeważać będą nasypy, z tego względu objętość mas ziemnych niezbędna do wykonania drogi będzie większa aniżeli pozyskana z wykopów. Jednakże jeżeli grunt mineralny pozyskany podczas wykonywania wykopów nadawać się będzie do prac budowlanych, zostanie w ten sposób wykorzystany, co zminimalizuje zużycie surowców naturalnych oraz ograniczy ilość koniecznych do zagospodarowania po zakończeniu budowy mas ziemnych.

Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez przebywających na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne przenośne sanitarium, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika, zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości ciekłych, ograniczające do minimum ryzyko potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Jak wynika z uzupełnienia raportu, tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych nie będzie wykonywane na terenie budowy. Na etapie budowy nie będzie konieczny pobór wody do celów budowlanych, bowiem wykorzystywane będą gotowe lub prefabrykowane materiały budowlane.

Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie na jednolitej części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*, o europejskim kodzie PLRW60002118737 Warta od Samy do Ostrorogi oraz *jcwp* o kodzie PLRW60001618736 Dopływ spod Oporowa, a także na jednolitej części wód podziemnych, dalej *jcwpd*, o europejskim kodzie PLGW650042. W przedłożonym raporcie przeprowadzono ocenę wpływu realizacji przedsięwzięcia na cele środowiskowe jednolitych części wód, odnosząc się do art. 81 ust. 3 *ustawy ooś*. Ocenę wpływu na *jcwp* Warta od Samy do Ostrorogi oraz Dopływ spod Oporowa oparto o informacje z Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ), a dodatkowo dla oceny wpływu przedsięwzięcia na *najcwp* Warta od Samy do Ostrorogi, o kompleksowe badania stanu ekosystemu rzeczno-ekologicznego wykonane we wrześniu 2014 r. Uznano, iż w przypadku budowy nowej przeprawy przez rzekę Wartę przewiduje się większe oddziaływanie na *jcwp* Warta od Samy do Ostrorogianizeli na *jcwp*, Dopływ spod Oporowa, nad którym wykonany zostanie przepust. Spośród badanych grup organizmów uwzględniono makrofity, fitobentos, ichtiofaunę oraz makrobezkręgowce bentosowe, ponadto wykonano ocenę stanu hydromorfologicznego oraz przeanalizowano wyniki z badań wskaźników fizyczno-chemicznych, jakości wody.

Warta od Samy do Ostrorogi leży w regionie wodnym Warty i należy do typu wielkiej rzeki nizinnej. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód, której stan oceniono jako zły. Jej celem środowiskowym jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. W Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry uznano, że osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone i w związku z tym określono derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami, które trzeba byłoby ponieść, aby cele środowiskowe osiągnąć. Jako powód derogacji podano silne zmiany morfologiczne (regulacje) - 100% długości cieku objęte zabudową podłużną; długi czas procesu inwestycyjnego pozyskania środków na renaturyzację z uwagi na położenie w obszarze Natura 2000; wskaźnik gęstości zaludnienia wynoszący 74,62 m/km². Przedsięwzięcie nie spowoduje stałego wzrostu stężenia związków biogennych, zakwaszenia, zasolenia oraz nie pogorszy również warunków tlenowych w rzece. Nie ulegną zmianie również specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne oraz niesyntetyczne. W odniesieniu do wskaźników fizyczno-chemicznych wody, w ramach planowanego przedsięwzięcia można brać jedynie pod uwagę wzrost zawartości zawiesiny ogólnej w wodzie w czasie budowy mostu. Oddziaływanie to zostanie zminimalizowane wykonaniem zabezpieczeń, a ponadto będzie krótkotrwałe, zajmie niewielki obszar i po zakończeniu przedsięwzięcia ustąpi. Ponadto, na etapie eksploatacji obwodnicy, podczyszczane w rowach ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych pochodzące z opadów będą ostatecznie kierowane do rzeki Warty. Jak wykazała analiza *raportu*, będą to niewielkie ilości, zgodne z obowiązującymi przepisami, które nie wpłyną znacząco negatywnie na skład fizyczno-chemiczny wody i w związku z czym nie zagrazi to celom środowiskowym przedmiotowej *jcwp*. Ponadto, przeanalizowano elementy hydromorfologiczne, z których wynika m.in., że w obszarze badań odnotowano elementy charakterystyczne dla naturalnych koryt rzecznych, do których można zaliczyć odsypy brzegowe z roślinami, odsyp śródkorytowy, stabilne podcięcie brzegu, naturalny nasyp oraz elementy związane z występowaniem drzew na skarpach brzegowych. Dlatego też roboty budowlane nie będą prowadzone w okresach wystąpienia wody poza koryto rzeki, tylko przy przepływach średnich i niskich, kiedy woda będzie mieściła się w obszarze koryta. W korycie rzeki nie planuje się budowy podpór nurtowych oraz innych budowli hydrotechnicznych. Prace ziemne będą prowadzone głównie na brzegach rzeki oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Na etapie eksploatacji niewielkie zmiany w hydrologii cieku będą odnotowane w czasie wysokich stanów wody, gdzie szerokość koryta będzie ograniczona podporami. Będzie

to zmiana punktowa i krótkotrwała, a w związku z tym nie będzie istotna w skali *jcwp*. W czasie prowadzonych prac oraz po ich zakończeniu ciągłość rzeki będzie zachowana. Nie planuje się przegrodzenia rzeki. Głębokość oraz szerokość rzeki nie ulegnie znacznym zmianom. Brzegi rzeki Warty zostaną umocnione narzutem kamiennym pod obiektem oraz na długości 30 m przed i za obiektem, łącznie około 80 m. Zmiany związane z umacnianiem brzegów w miejscu lokalizacji mostu nie wpłyną znacznie negatywnie na morfologię koryta w skali całej *jcwp*, i będą miały charakter miejscowy. W nawiązaniu do elementów biologicznych oceny stanu na etapie budowy zniszczeniu ulegną siedliska makrofitów i makrozoobentosu związane z brzegami cieku, który rozstanie umocniony. Po zakończeniu przedsięwzięcia, w perspektywie kilku lat stanowisko to zostanie ponownie zasiedlone. Na pozostałe wskaźniki związane z wodą w korycie i jego dnem oddziaływanie będzie krótkotrwałe i ustanie pod zakończeniu robót. W trakcie budowy mostu na Warcie, koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się (wpadaniem) różnego rodzaju elementów do rzeki, poprzez wykonanie ekranów ochronnych podwieszonych do konstrukcji stalowej. Most na rzece Warcie będzie miał konstrukcję skrzynkową, trzyprzęsłową z jednym przęsłem nurtowym o rozpiętości 100 m, którego posadowienie będzie głębokie pośrednie na palach.

Dopływ spod Oporowa leży w regionie wodnym Warty i należy do typu potok nizinny lessowo-gliniasty. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry została wyznaczona, jako naturalna część wód, której stan oceniono jako słaby. Celem środowiskowym dla *jcwp* Dopływ spod Oporowa jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. Uznano, że osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone i w związku z tym określono derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami, które trzeba byłoby ponieść, aby cele środowiskowe osiągnąć – przeprowadzić renaturyzację cieku. Jako powód derogacji podano: ponad 85% powierzchni zlewni zajmują tereny rolne; wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 126,31 mieszkańców/km² - nie daje zatem ekonomicznego uzasadnienia budowy kanalizacji; długotrwały proces inwestycyjny budowy przydomowych oczyszczalni ścieków. Jak wynika z *raportu*, w trakcie badań, ciek niemal nie prowadził wody. Planowane przedsięwzięcie będzie przecinało Dopływ z Oporowa w jednym miejscu i zajmie odcinek długości około 50 m cieku na obu brzegach. Warunki fizyczno-chemiczne wody w rzece ulegną niewielkiemu pogorszeniu w czasie prac budowlanych, głównie ze względu na przemieszczanie kruszywa w trakcie budowy przepustu. Brzegi oraz koryto zostaną poddane profilowaniu. W miejscu lokalizacji przepustu zostaną wykonane umocnienia brzegów oraz koryta w celu zapewnienia stabilizacji budowli. Podczas budowy przepustu na rowie z Oporowa zachowana zostanie ciągłość przepływu poprzez wykonanie przegród i przepuszczenie wody poza korytem cieku w rowie obiegowym. Koryto rowu w granicach przepustu, a także przed wlotem zostanie umocnione na długości 3 m, natomiast poniżej wylotu na długości 6 m. Łączna długość umocnienia brzegów cieku wyniesie około 25 m. Umocnienie będzie polegało na wysyceniu dna koryta cieku warstwą narzutu kamiennego, ograniczonego palisadą z kołków drewnianych. Skarpy zostaną zabezpieczone płytami betonowymi ażurowymi, umocowanymi kołkami. Wykonanie przepustu oraz modyfikacje jego bezpośredniego otoczenia nie wpłyną w znaczny negatywny sposób na hydromorfologię. W czasie prac dojdzie do zniszczenia makrofitów w korycie, siedlisk makrobezkręgowców i okrzemek.

W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry *jcwp* dnr 42 posiada stan ilościowy oraz jakościowy dobry – stan ogólny dobry. Jej celem środowiskowym jest niepogarszanie istniejącego stanu oraz jego ochrona, a cele środowiskowe określono jako niezagrażone. Jak wynika z *raportu*, planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na

stan ilościowy oraz chemiczny *jcwpd*, w związku z czym cele środowiskowe nie będą zagrożone, bowiem nie przewiduje się powstania nowego stałego źródła zanieczyszczeń oraz poboru wód, ponadto, użytkowe poziomy wodonośne są izolowane naturalnie od wszelkich zanieczyszczeń pochodzących z powierzchni terenu.

Odnosząc się do powyższego stwierdzono, że budowa drogi nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanego przedsięwzięcia oraz środki minimalizujące negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym m.in. to, że ścieki wytworzone przez pracowników budowy odprowadzane będą do przenośnych systemów sanitarnych; baza materiałowa oraz miejsce postoju maszyn będą tak zlokalizowane oraz wykonane (uszczelnione), aby nie dopuścić do przedostania się do gleby i/lub do wód powierzchniowych substancji szkodliwych; przy budowie m.in. fundamentów podpór mostu na Warcie, wiaduktu kolejowego oraz wiaduktu drogowego zlokalizowanego na północ od wiaduktu kolejowego zastosowane zostaną ścianki szczelne, które zabezpieczą wykop na czas budowy m.in. przed napływem wód gruntowych, a stężenia 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.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.) oraz przepisami szczegółowymi. Odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów, w miarę możliwości ponownego użycia lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. W niniejszej decyzji nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Miejsce magazynowania powinno być odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa, wpłynęły uwagi i wnioski fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu oraz Gminnej Spółki Wodnej we Wronkach.

W piśmie fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu podniesiono kwestie:

1. dotyczące układu drogowego odnoszące się między innymi do:
 - obowiązkowego montażu urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości w liczbie co najmniej 2 szt. dla każdego kierunku ruchu lub objęcie całego odcinka przedsięwzięcia systemem odcinkowego pomiaru prędkości, co przyczyni się do utrzymania zaproponowanych w oparciu o normy emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza,
 - obowiązku stosowania myjek do mycia kół pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z budowy,
 - wymogu używania w fazie budowy maszyn o najwyższej efektywności energetycznej i najniższych emisjach zanieczyszczeń, w szczególności o dopuszczeniu transportu osób i towarów wyłącznie pojazdami o klasie emisji spalin EURO 5 i 6,
 - czytelność przebiegu trasy obwodnicy,
2. dotyczące pieszych i rowerzystów odnoszące się między innymi do:
 - obowiązku realizacji wzdłuż planowanej drogi na całej jej długości trasy rowerowej o nawierzchni bitumicznej, z zastrzeżeniem, że elementami trasy rowerowej mogą być odcinki dróg lokalnych wzdłuż drogi oraz odcinki pieszo-rowerowe,

- obowiązku zastosowania nawierzchni asfaltowej dla infrastruktury rowerowej,
- 3. zakazu stosowania do budowy drogi tworzyw sztucznych zwłaszcza wyrobów z PVC i PU w tym w kanalizacji odwodnieniowej,
- 4. dotyczące ochrony przyrody, tj. obowiązku wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń drzew w wielkości dwóch nowych drzew za każde jedno wycinane,
- 5. dotyczące wykonania ekranów akustycznych na tych odcinkach drogi, na których *raport* wykazuje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu albo wykup tych nieruchomości.
- 6. dotyczące wszczęcia przez organ postępowania w sprawie zawarcia ugody pomiędzy stronami w kwestiach będących przedmiotem wniosku fundacji w trybie art. 114 *k.p.a.*, jako możliwość wypracowania z Inwestorem zasad realizacji inwestycji uwzględniającej postulaty fundacji.

Odnosząc się powyższych uwag organ zważył, co następuje:

Odnosząc się do wniosków zawartych w pkt. 1 należy zauważyć, iż organ nie ma podstaw prawnych do rozstrzygnięcia o nałożeniu obowiązku zamontowania urządzeń radarowych. Nie jest to przedmiotem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i należy do zarządcy drogi. Kwestie mycia kół są uregulowane odrębnymi przepisami dotyczącymi utrzymania czystości dróg. Ponadto, organ nie jest władny do nakazywania jakiego rodzaju sprzęt ma być używany w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Odnosząc się do wniosku zawartego w pkt. 2 należy zauważyć, że organ jest związany zakresem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie może go dowolnie rozszerzać lub zawężać. Wobec powyższego nie może uwzględnić tego postulatu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 3, dotyczącej zakazu używania określonych materiałów i wyrobów, w tym PVC i PU organ nie jest władny do rozstrzygnięcia tej kwestii w postępowaniu dotyczącym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor ma prawo dowolnie dobierać wyroby, które są dopuszczone do obrotu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 4, w oparciu o przedstawiony do wniosku *raport*, organ wskazał w decyzji szereg warunków mających na celu ochronę środowiska, m.in. znalazły się w niej zapisy dotyczące prac związanych z wycinką drzew i krzewów. Organ zbadał, że w ramach przedsięwzięcia odlesieniu ulegną fragmenty zwarteo, rozległego kompleksu leśnego wchodzącego w skład Puszczy Noteckiej i stwierdził, że wycinka ta nie zaburzy istotnie integralności obszarów leśnych na tym terenie, a dostępność siedlisk leśnych dla zwierząt w dalszym ciągu będzie bardzo duża. Uznał zatem, że kompensacja usuniętych drzew w tym przypadku nie jest niezbędna. Niemniej jednak, określił warunek wykonania nasadzeń, których celem jest zwiększenie dostępności siedlisk i bioróżnorodności w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 5 należy zauważyć, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu określił warunki dotyczące minimalizacji uciążliwości przedsięwzięcia na etapie jego budowy w zakresie emisji hałasu do środowiska. Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność wykonania barier akustycznych z uwagi na dotrzymanie standardów jakości środowiska w tym zakresie. Wobec powyższego, kwestia wykupu nieruchomości, na których wystąpiłyby przekroczenia standardów akustycznych jest bezprzedmiotowa.

Odnosząc się do uwagi w punkcie 6 należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 114 *k.p.a.*, w sprawie, w której toczy się postępowanie przed organem administracji publicznej, strony mogą zawrzeć ugodę – jeżeli przemawia za tym charakter sprawy, przyczyni się to do uproszczenia lub przyspieszenia postępowania i nie sprzeciwia się temu przepis prawa. Organ w dniu 11.08.2015r. wydał postanowienie odmawiające dopuszczenia do udziału na prawach

strony fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w niniejszej sprawie. Zatem żądanie zawarcia ugody jest bezprzedmiotowe.

W piśmie Gminnej Spółki Wodnej we Wronkach podniesiono kwestie:

1. dotyczące braku zgody na budowę projektowanego początkowego odcinka obwodnicy od 0+000 do 3+000 (od Starego Miast do ronda w Marianowie), a w uzasadnieniu pisma braku zgody na projekt koncepcyjny budowy obwodnicy Wroniek od km 3+000 (rondo w Marianowie) do końca inwestycji - ronda w Smolnicy wraz z przeprawą mostową przez rzekę Wartę, z uwagi na brak sensowności budowy na tym odcinku w tym wariantcie i bezpowrotnie utracone żyzne grunty II i III klasy bonitacji, które mają plonować, a nie być przeznaczone pod niepotrzebną drogę,
2. udzielenia warunkowej zgody na odprowadzenie oczyszczonych wód opadowych spływających z obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 do istniejących rowów melioracyjnych,
3. zobowiązania wykonawcy budowy drogi do natychmiastowego naprawienia uszkodzeń drenażu z gwarancją przez okres minimum 5 lat,
4. bezpieczeństwa dzieci uczęszczających do szkół w Nowej Wsi i we Wronkach z uwagi na wzrost natężenia ruchu i poziomu hałasu oraz o spadek wartości nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 1, dotyczącej przebiegu obwodnicy należy wyjaśnić, że przedmiotem postępowania administracyjnego prowadzonego w celu wydania niniejszej decyzji jest ocena planowanego przedsięwzięcia w zakresie jego przewidywanego oddziaływania na środowisko. Organ dokonuje tu analizy i porównania przewidywanego oddziaływania na środowisko przedstawionych w raporcie wariantów tego przedsięwzięcia (art. 66 ust. 1 pkt. 5 *ustawy oos*) jak również przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia inwestycji drogowej (art. 66 ust. 1 pkt. 4 *ustawy oos*). Organ w toku postępowania ocenia słusność wyboru dokonanego przez Inwestora, akceptuje z uwagi na ochronę środowiska wskazany przez niego wariant i określa środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia formując w sentencji decyzji warunki i wymagania wiążące Inwestora w dalszym procesie inwestycyjnym. W raporcie została przeprowadzona analiza trasowa planowanej obwodnicy Wroniek, warianty lokalizacyjne. Przy wyborze wariantów wzięto również pod uwagę konieczną rozbiórkę zabudowań mieszkalnych (wariant II i III). Ponadto, należy mieć na uwadze, że postępowanie wszczyna się na wniosek podejmującego realizację przedsięwzięcia (art. 73 ust. 1 *ustawy oos*). Zatem należy uznać, że Inwestor proponuje warianty, w jakich może być zrealizowane przedsięwzięcie. Rolą organu ochrony środowiska jest ocena zaproponowanych rozwiązań pod kątem warunków i wymagań środowiskowych. Organ analizując dokumentację w tym *raport*, wskazuje wariant dopuszczony do realizacji i określa dla niego warunki, których spełnienie pozwoli na ochronę środowiska w zasięgu bezpośredniego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Takie stanowisko znajduje potwierdzenie w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn. akt II OSK 2516/10, w którym wskazano, że „(...) rolą organu rozstrzygającego w sprawie uwarunkowań środowiskowych jest ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań środowiskowych. Organ ten określa warunki korzystania z zasobów środowiskowych dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o którego zakresie decyduje wnioskodawca. (...) organ, nie posiada kompetencji do rozstrzygnięcia w zakresie zaproponowanych rozwiązań technicznych, komunikacyjnych, objętej wnioskiem inwestycji drogowej czy też jej przebiegu. Poddaje własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oceny oddziaływania na środowisko opracowanego dla inwestycji o określonych parametrach technicznych”. W przedmiotowej

sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu uznał możliwość realizacji wariantu zaproponowanego przez Inwestora, biorąc pod uwagę jego oddziaływanie na środowisko.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 2, dotyczącej udzielenia warunkowej zgody na odprowadzanie wód opadowych do rowów melioracyjnych, należy wyjaśnić, że w ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne, gdzie ścieki spływające podczas opadów z obwodnicy przetrzymywane będą przez okres 1-2 godzin, gdzie zachodzić będzie sedymentacja zawieszin na dnie oraz odpływ do odbiornika – gruntu. Zbiorniki zaplanowane są ze zlewni w kilometrach 0+223, 1+433, 1+464, 3+709, 4+580, 5+740, w miejscach gdzie spływ jednostkowy z deszczu o natężeniu 130 l/s/ha przekracza 100 l/s. Wobec tego ich zastosowanie ograniczy jednostkowy zrzut podczyszczonych ścieków do odbiorników końcowych. Na rurociągach odpływowych ze zbiorników zamontowane będą studnie osadnikowe z przegrodą. Ponadto, w km 5+748,68, 5+762,08, 5+775,48 na rowach trawiastych wykonane zostaną przegrody filtracyjne, dzięki którym wstrzymany zostanie odpływ ścieków i zmniejszeniu ulegnie prędkość przepływającej wody. Zastosowane rozwiązania zapewnią odpływ podczyszczonych wód deszczowych w ilości bezpiecznej dla odbiorników.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 3, dotyczącej bezzwłocznego naprawienia uszkodzeń drenażu z okresem gwarancji, organ przychylił się do wniosku i w warunkach realizacji przedsięwzięcia określił obowiązek odbudowy zniszczonego w trakcie budowy systemu drenarskiego, w takim stopniu, aby zachować dotychczasową jego funkcjonalność. W ten sposób regulacja stosunków wodnych na terenach rolnych, po których prowadzona będzie droga, nie zostanie zaburzona.

Odnosząc się do uwagi w punkcie 4 należy wyjaśnić, że kwestia bezpieczeństwa dzieci nie może być przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zagadnienie to jest uregulowane odrębnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, jak wynika z dokumentacji eksploatacja planowanej obwodnicy nie będzie powodowała przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska, stąd bezpieczeństwo dzieci w zakresie narażenia ich na nadmierny hałas jest niezagrażone. Kwestia spadku wartości nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2013 poz. 1479), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

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

określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

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

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

POUCZENIE

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

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

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

- I. Strony postępowania:
 - 1) Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, reprezentowany przez p.o. Dyrektora Pana Pawła Katarzyńskiego, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań,
 - 2) Pozostałe strony - zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.
- II. Aa.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Poznaniu
Jolanta Katarzyńska
Jolanta Katarzyńska

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.24 z dnia 25. WRZ. 2015....

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Wronek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po południowo-zachodniej, południowej i wschodniej stronie miasta Wronki, w gminie Wronki, w powiecie szamotulskim. W ramach realizacji przedsięwzięcia powstanie: obwodnica o parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorii ruchu KR5, obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchnią z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm oraz obiekty: wiadukt nad linią kolejową, wiadukt drogowy zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m, oraz most nad rzeką Wartą. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej lub ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni bitumicznej (w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy). Na dojazdach do skrzyżowań z drogami wojewódzkimi i powiatowymi kierunki ruchu zostaną rozdzielone pasem rozdziału. Na skrzyżowaniach zwykłych z pozostałymi drogami wydzielone zostaną dodatkowe pasy ruchu dla lewoskrętów. Długość drogi w wariantcie I wyniesie ok. 8234,65 m. Niveleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie.

Planowana obwodnica przecinać będzie drogi lokalne, drogi dojazdowe oraz linię kolejową. W miejscach przecięcia z drogami lokalnymi powstaną skrzyżowania zwykłe, natomiast w miejscach przecięcia z drogami powiatowymi i wojewódzkimi – skrzyżowania typu ronda.

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

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Wronki-Drawski Młyn, w km 0+859 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Pniewy, w km 1+360 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Szamotuły, w km 2+945 obwodnicy oraz w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką 184 Wronki-Szamotuły i drogą powiatową 1841P. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki Czarnków, w km 7+335 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany jej trasy.
- z gazociągiem wc DN150, w km 1+916. Usunięcie kolizji polegać będzie na jego przebudowie.

Rodzaj technologii.

Przyjęte warunki techniczno – eksploatacyjne drogi:

- kategoria drogi: droga publiczna wojewódzka,
- prędkość: 60 km/h,
- klasa drogi: klasa G główna,
- szerokość jezdni: 7 m – dwupasmowa,
- szerokość pobocza: 2 m,

- kategoria ruchu: KR5,
- obciążenie: 115 kN/oś,
- klasa obciążenia wiaduktu nad PKP: klasa A,
- klasa obciążenia mostu na Warcie: klasa A,
- warstwy konstrukcji nawierzchni drogi głównej:
 - a) warstwa ścieralna – o grubości 4 cm, SMA,
 - b) warstwa wiążąca – o grubości 8 lub 12 cm, beton asfaltowy,
 - c) podbudowa bitumiczna – o grubości 12 lub 16 cm, beton asfaltowy,
 - d) podbudowa pomocnicza – o grubości 20 cm, mieszanka niezwiązana - kruszywo,
 - e) warstwa odcinająca – minimum 15 cm, mieszanka związana.

Parametry techniczne obiektów inżynierskich na trasie planowanej obwodnicy:

- 1) wiadukt nad linią kolejową
 - konstrukcja ustroju nośnego – ciągły, monolityczny, żelbetowy, płytowo-belkowy,
 - liczba przęseł – 2,
 - rozpiętość teoretyczna przęseł – ok. 33,00 m+ ok. 33,00 m,
 - długość całkowita – ok. 87,65 m,
 - wysokość ustroju nośnego – ok. 1,934 do ok. 2,534 m,
 - szerokość całkowita pomostu – 14,2 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami – 8 m,
 - szerokość ciągów pieszo-rowerowych – 2x2 m,
 - konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych – kapy żelbetowe,
 - posadowienie – pośrednie na palach,
 - balustrady – stalowe, wys. 1,30 m,
 - pochylenie podłużne – jednostronne ok. 1,1%,
 - pochylenie poprzeczne – daszkowe min. 2%;
- 2) wiadukt drogowy (zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m), obiekt będzie zbudowany w postaci przepustu z blach falistych
 - konstrukcja ustroju nośnego – zamknięta, z blach falistych,
 - światło poziome w przepuście – ok. 12 m,
 - światło pionowe w przepuście – ok. 6 m,
 - długość całkowita – 42,7 m,
 - wysokość nadsypki – 2 m,
 - szerokość całkowita korony nasypu nad przepustem – 15,2 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami nad przepustem – 8 m,
 - szerokość ciągów pieszo-rowerowych nad przepustem – 2x2 m,
 - konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych – bitumiczna,
 - pochylenie poprzeczne jezdni nad przepustem – daszkowe min. 2%,
 - pochylenie podłużne jezdni nad przepustem – jednostronne ok. 2,3%,
 - posadowienie – bezpośrednie,
 - balustrady – stalowe wys. 1,2 m,
 - szerokość jezdni w przepuście – 6 m,
 - szerokość chodników w przepuście – 2x2 m,
- 3) most na Warcie
 - konstrukcja ustroju nośnego – ciągły dźwigar skrzynkowy,
 - liczba przęseł – 3,
 - rozpiętość teoretyczna przęseł – 60m+100m+60m,
 - długość całkowita – 252,2 m,
 - wysokość ustroju nośnego – 2,5m-6m,

- szerokość całkowita pomostu – 15,62 m,
- szerokość jezdni między krawężnikami – 9 m,
- szerokość ciągów pieszo-rowerowych – 2x2 m,
- konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych – kapy żelbetowe,
- posadowienie – pośrednie na palach,
- balustrady – stalowe wys. 1,2 m,
- pochylenie poprzeczne – daszkowe min. 2%,
- pochylenie podłużne – jednostronne 1%,
- kąt skrzyżowania – 90⁰.

Rozwiązania chroniące środowisko.

Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą do rowów drogowych trawiastych, miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie odwodnieniem będzie kanalizacja deszczowa. W systemie odwodnienia znajdować się będą również zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą ziemia-poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne i rzeka Warta. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z powierzchni mostu nad rzeką Wartą kierowane będą poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów mostowych zlokalizowanych przy krawężnikach. Stamtąd ścieki kierowane będą skarpą do odwodnienia drogowego dojazdów, czyli do rowów drogowych skąd przepustem kierowane będą do istniejących cieków, wpływających do rzeki Warty po jej północnej stronie. Odwodnienie z wiaduktu nad Dopływem spod Oporowa kierowane będzie spadkami do odwodnienia drogi. Zniszczony system drenarski będzie odbudowany zachowując swoją funkcjonalność.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV nastąpi zdjęcie poziomu próchniczego gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechowanie w przyłomie usytuowanej w miejscu niezagrożonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych. Masy ziemne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną zagospodarowane na jego terenie pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi. Zaplecza budowy będą wyposażone w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.

Most nad Wartą i wiadukt nad Dopływem w Oporowa będzie budowany przy niskich stanach wody. W trakcie robót budowlanych mostu na Warcie, koryto rzeki będzie zabezpieczone przed przedostawaniem się różnego rodzaju elementów do rzeki. Przy wykonywaniu fundamentów zastosowane będą ścianki szczelne.

Miejsca postoju maszyn, drogi dojazdowe do placów budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych będą zlokalizowane poza stanowiskami roślin chronionych, stanowiskami roślin zagrożonych, stanowiskami zbiorowisk zagrożonych oraz płacami siedlisk przyrodniczych. Baza materiałowa oraz miejsce postoju maszyn będą tak zlokalizowane oraz wykonane (uszczelnione), aby nie dopuścić do przedostania się do gleby i/lub do wód powierzchniowych substancji szkodliwych. Przy budowie m.in. fundamentów podpór mostu na Warcie, wiaduktu kolejowego oraz wiaduktu drogowego zlokalizowanego na północ od wiaduktu kolejowego zastosowane zostaną ścianki szczelne, które zabezpieczą wykop na czas budowy m.in. przed napływem wód gruntowych.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich

magazynowanie w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.

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

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

Regionalny Dyrektor
Lubuskiego Urzędu Lasniczego
ul. Wolności 10
Jolanta Pałajczak

