

PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

CZĘŚĆ OPISOWO-INFORMACYJNA



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Nazwa zadania	ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 305 na odcinku od granicy powiatu leszczyńskiego do granicy województwa wielkopolskiego
Adres obiektu	Województwo: wielkopolskie, powiat: leszczyński gmina: Wijewo
Zakres robót budowlanych/ kod CPV:	Kody CPV, nazwy robót i usług
	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



POZNAŃ, LISTOPAD 2015





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	8
1.1. Charakterystyczne parametry przedmiotu zamówienia i zakres robót budowlanych	8
1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia.....	11
1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe	19
1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe	20
2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	22
2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych	22
2.2. Wymagania techniczne	23
2.3. Wymagania materiałowe.....	29
2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty	29
2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy.....	29
2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót.....	30
2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych	30
II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKcjONALNO-UŻYTKOWEGO	35
1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.....	37
2. Oświadczenie Zamawiającego, stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.....	37
3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.....	37
4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego:	40

- Załącznik nr 1: Wykaz cen
Załącznik nr 2: Decyzja środowiskowa
Załącznik nr 3: Plan orientacyjny
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

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) opinia Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Poznaniu

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: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku od granicy powiatu leszczyńskiego do granicy województwa wielkopolskiego” oraz

wykonaniu robót budowlanych

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

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 rozbudowywanej drogi

W projekcie należy przewidzieć wzmocnienie lub wymianę istniejącej nawierzchni w miejscach tego wymagających. Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni określić na podstawie dokładnej inwentaryzacji oraz technicznych badań podłoża gruntowego i nawierzchni. Badania ugięć wykonać co 50 m (lewy + prawy ślad koła) na każdym pasie ruchu oraz w miejscach charakterystycznych i na podstawie otrzymanych wyników odpowiednio przewidzieć wzmocnienie istniejącej nawierzchni, którą należy potraktować jako podbudowę dla późniejszych warstw nawierzchni (wyrównawczej, wiążącej i ścieralnej).

Przyjęte parametry projektowe

DW nr 305

• Klasa drogi	G
• Prędkość projektowa (teren niezabudowany)	Vp = 70 km/h
• Prędkość projektowa (teren zabudowany)	Vp = 60 km/h
• Obciążenie nawierzchni	115 KN
• Szerokość pasa ruchu:	3,25 - 3,50 m
• Szerokość nawierzchni (przekrój drogowy)	6,50 m*
• Szerokość nawierzchni (przekrój uliczny)	7,00 m*
• Szerokość pobocza	1,50 – 2,00 m
• Szerokość chodnika zlokalizowanego przy jezdni	2,00 m
• Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni	1,50 m
• Szerokość ciągu rowerowego	2,00 - 2,50 m
• Kategoria ruchu	KR 4

*odnośnie zmiany szerokości jezdni do Wykonawcy należy uzyskanie odstępstwa od przepisów Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430. z późn. zm.

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 rozbudować i oddać do użytkowania odcinek DW nr 305 od granicy powiatu leszczyńskiego do granicy województwa wielkopolskiego.

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.

Zamawiający dopuszcza wykonanie pewnych elementów inwestycji w ramach zgłoszenia zamiaru rozpoczęcia robót budowlanych w rozumieniu przepisów ustawy prawo budowlane przed

uzyskaniem decyzji ZRID.

Nie ograniczając się do niżej wymienionych Robót, lecz zgodnie z wszystkimi innymi wymaganiami określonymi w niniejszym Programie funkcjonalno - użytkowym, Wykonawca w ramach ceny oferty, zaprojektuje i wykona następujące Roboty budowlane:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia nawierzchni,
- wykonanie robót ziemnych,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych oraz pozostałych elementów korpusu drogowego,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- przebudowę obiektów inżynierskich,
- przebudowę i budowę skrzyżowań wraz ze zmianą geometrii, korektą wlotów bocznych oraz nową organizacją ruchu,
- przebudowę i budowę zatok autobusowych,
- przebudowę i budowę chodników, w zakresie wynikającym z bezpiecznego kształtowania ruchu pieszego w obrębie drogi,
- budowę ciągów rowerowych,
- przebudowę i budowę kanalizacji deszczowej,
- wykonanie zjazdów,
- ustawienie stalowych barier ochronnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- zabezpieczenie i przebudowę istniejących urządzeń obcych zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
- wycinkę i karczowanie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- nasadzenia drzew i krzewów w ilości co najmniej takiej samej w jakiej zostaną usunięte,
- odtworzenie stanu nawierzchni po karczowaniu pni i korzeni,
- regulacja wysokościowa elementów uzbrojenia obcego,
- oznakowanie drogi i dróg związanych oraz wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie kanałów technologicznych w terenie zabudowy,
- 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,
- wykonanie całodobowych badań akustycznych w stanie istniejącym w obszarach miejscowości: Wijewo, Radomyśl.

Lokalizacja punktów pomiarowych do akceptacji przez Zamawiającego,

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

Trasę należy poprowadzić w nawiązaniu do istniejącego przebiegu DW nr 305.

1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Droga wojewódzka nr 305 posiada klasę techniczną G i jest to droga jednojezdniowa. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna posiada zmienną szerokość w granicach od 6,00 m (w przekroju drogowym na odcinkach biegnących pomiędzy miejscowościami) do około 7,00 m (w przekroju ulicznym na odcinkach biegnących przez miejscowości).

Inwestycja rozpoczyna się na granicy powiatów leszczyńskiego i wolsztyńskiego a kończy na granicy województw wielkopolskiego i lubuskiego. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w powiecie leszczyńskim, w gminie Wijewo i przebiega przez miejscowości: Wijewo, Radomyśl. Otoczenie drogi stanowią zwarte oraz luźne zabudowania miejscowości, pola uprawne, łąki, nieużytki oraz tereny leśne.

Rysunek 1. Układ komunikacyjny w rejonie inwestycji



Źródło: Mapy Google

1.2.2. Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji środowiskowej

Dla przedmiotowej inwestycji została pozyskana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Wójta Gminy Przemęt dnia 08.02.2012

Decyzja Środowiskowa jest nadrzędna w stosunku do wymagań dotyczących rozwiązań realizacyjnych i technicznych zawartych w innych częściach niniejszego PFU należy interpretować zgodnie z postanowieniami tej decyzji.

Uwarunkowania środowiskowe:

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarach objętych ochroną prawną:

- obszar chronionego krajobrazu „Przemęcko-Wschowski i Kompleks Leśny Włoszakowice”,
- obszar Natura 2000 PLB 300011 „Pojezierze Sławskie”,
- obszar Natura 2000 PLB 300004 „Wielki Łęg Obrzański”,
- „Przemęcki Park Krajobrazowy”.

Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji

1. Na 30 dni przed rozpoczęciem działalności złożyć informację o wytwarzanych odpadach oraz sposobach gospodarowania tymi odpadami, uregulować stan formalno-prawny w zakresie gospodarki odpadami zgodnie z art 24 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku o odpadach (Dz. U. z 2010 roku Nr 185, poz. 1243 ze zmianami), oraz wystąpić o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami niebezpiecznymi zgodnie z art. 19 ww. ustawy.
2. Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych do tego celu miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.
3. Odpady niebezpieczne magazynować w miejscach utwardzonych, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
4. Odpady przekazywać w pierwszej kolejności do odzysku podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
5. Przy wykonywaniu robót ziemnych wykraczających poza obecny pas drogowy warstwę urodzajną ziemi magazynować w przyłazach poza obszarem prowadzonych robót.
6. Masy ziemne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zagospodarować na terenie inwestycji, pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi. Grunty z wykopów, które ze względu na parametry techniczne będą się nadawać do ponownego użycia, zostaną przed wbudowaniem złożone na terenie budowy lub składowisku do tego celu przeznaczonym. Pozostałe masy ziemne będą wywiezione z terenu budowy na składowisko, ich odbiór będzie udokumentowany.

7. Koryta rowów obsiać nasionami traw przystosowanymi do lokalnych warunków glebowych; utrzymywać gęstą, wysoko koszoną pokrywę trawiastą.
8. Przeprowadzać okresowe przeglądy i kontrole stanu technicznego przydrożnych rowów trawiastych, wylotów do odbiorników oraz przepustów.
9. Bazy budowy lokalizować w odległości większej niż 400 m od wód i cieków powierzchniowych.
10. Na etapie budowy uszczelnić podłoże w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych.
11. Wszelkie płyny eksploatacyjne w postaci m.in. paliw i olejów pędnych, olejów, smarów technicznych, przechowywać w miejscu wydzielonym w sposób niezagrażający środowisku gruntowo-wodnemu na uszczelnionym podłożu, w miarę możliwości zadaszonym.
12. Bazę budowy wyposażać w odpowiednią ilość materiałów i środków pochłaniających produkty ropopochodne. Wszelkie wycieki należy niezwłocznie neutralizować.
13. Nie należy dokonywać w obszarze baz budowy i placu budowy żadnych napraw sprzętu mechanicznego oraz tankować paliwa.
14. Obszary baz budowy oraz tereny przyległe przywrócić do stanu pierwotnego.
15. Roboty budowlane zlokalizowane w pobliżu terenów podlegających ochronie przed hałasem prowadzić jedynie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00 a 22:00.
16. Zastosować „cichą nawierzchnię” o skuteczności obniżenia hałasu minimum 7 dB w odniesieniu do nawierzchni betonu asfaltowego na następujących odcinkach drogi:
 - od km 54+500 do km 56+200 we wsi Wijewo,
 - od km 57+800 do km 58+500 i od km 59+150 do km 59+600 we wsi Radomyśl.
17. Należy ograniczyć prędkość pojazdów w ciągu całej doby do 50 km/h, w celu zmniejszenia emisji hałasu (dotyczy obszarów zabudowanych).
18. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 lipca a 14 marca. W razie konieczności wykonania wycinki poza tym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objęte ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
19. Wzdłuż drogi lub w miejscach wskazanych przez Wójta Gminy Przemęt, wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów w ilości co najmniej takiej samej w jakiej zostaną usunięte. Do nasadzeń wykorzystać wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów.
20. Drzewa nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odslonięte systemy korzeniowe drzew zabezpieczyć przed przesuszeniem.
21. Drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac należy poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia.
22. Nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych w odległości mniejszej niż 2 m na zewnątrz od obrysów koron drzew.
23. Trzy mrowiska zinwentaryzowane w pasie drogowym, które kolidują z realizacją inwestycji należy przenieść w miejsce odpowiadające warunkom siedliskowym terenu, z którego

mrowiska będą translokowane. Przeniesienie mrowisk musi odbywać się pod nadzorem entomologa, w okresie wiosennym, we wczesnych godzinach porannych. Do transportu mrówek należy stosować specjalistyczny sprzęt - tzw. „worek Podkówki”, a przeniesione kopce ogrodzić.

24. Dla działań, które naruszają zakazy obowiązujące w stosunku do dziko występujących gatunków roślin grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową konieczne jest uzyskanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów w trybie określonym w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.).
25. Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji zapewnić poprzez wyposażenie zaplecza budowy w przenośne kabiny sanitarne objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w tym zakresie.
26. W przypadku odkrycia w trakcie prowadzenia prac ziemnych kopalnych szczątków roślin lub zwierząt, należy powiadomić o tym niezwłocznie wojewodę, a jeżeli nie jest to możliwe, właściwego wójta. Jeśli odkryty zostanie przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie iż jest on zabytkiem, należy:
 - wstrzymać wszelkie roboty ziemne mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
 - zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
 - niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta. Wszelkie działania w obrębie ścisłej strefy ochrony archeologicznej należy uzgodnić z Wielkopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.
27. Projektowane przedsięwzięcie nie może pogorszyć warunków użytkowania terenów sąsiednich.

Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- Przebudowę istniejących i budowę nowych przepustów zaprojektować w sposób, który nie doprowadzi do zmian stosunków hydrologicznych w przecinanych przez drogę ciekach.
- Na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych, na wylotach wód opadowych z rowów kolektorów do odbiorników, zaprojektować urządzenia odcinające odpływ w postaci klap zwrotnych i zastawek.
- Zaprojektować przepusty pod drogą z uwzględnieniem funkcji przejść dla małych zwierząt.
- Rozwiązania projektowe, dobór materiałów oraz warunki prowadzenia robót winny zapewniać ochronę poszczególnych komponentów środowiska w rejonie realizacji inwestycji oraz najbliższym sąsiedztwie.
- Zastosowana technologia winna spełniać warunki określone w art. 112, 141-144 ustawy z dnia 21 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity z 2008 r. Dz. U. Nr 25, poz. 150, ze zmianami).

1.2.3. Ogólne uwarunkowania projektowe i realizacyjne

Wykonawca zobowiązany jest do:

- Przygotowania i realizacji inwestycji zgodnie z zobowiązaniami wynikającymi z Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2013 r. poz. 687 z późn. zm.) oraz zgodnie z Ustawą z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 r. poz.1235 z późn. zm.).
- W przypadku konieczności przebudowy lub budowy urządzeń wodnych należy przygotować materiały dla Zamawiającego o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego. O pozwolenie wodno-prawne występuje Zamawiający.
- Opracowania dokumentacji geodezyjno-prawnej, w tym:
 - Projekt należy opracować na aktualnej mapie do celów projektowania dróg, odzwierciedlającej faktyczny stan prawny, w skali 1:500 (w formie wstęgi) oraz wykonać niezbędne pomiary uzupełniające i sprawdzające aktualność podkładów geodezyjnych w miejscach charakterystycznych. Mapę należy wykonać w formie cyfrowej, której obiekty przedstawione są w formie obrazów wektorowych. Mapa powinna być wynikiem bezpośrednich pomiarów geodezyjnych, a nie digitalizacji map kreskowych. Wykonawca przekaże plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe w odniesieniu do reperów niwelacji państwowej.
 - ustalenia stanu prawnego nieruchomości objętych liniami rozgraniczającymi inwestycji oraz wykonanie stosownej dokumentacji,
 - sporządzenia map (odrębny arkusz mapy dla każdej działki) zawierających projekty podziału nieruchomości oraz niezbędnych wykazów zmian gruntowych, zgodnie z przepisami odrębnymi. Jeśli zajdzie konieczność wykonania dodatkowych projektów podziału gruntów Wykonawca wykona je w ramach ceny kontraktowej.
 - wyznaczenia i wyniesienia nowych granic pasa drogowego na podstawie decyzji ZRID,
 - wyznaczenia nowej granicy pasa drogowego w obrębie lasów, która będzie wyznacznikiem wycinki drzew z tych terenów. Wyznaczenie granicy wycinki drzew oraz karczowanie pni i korzeni należy do Wykonawcy a samą wycinkę drzew przeprowadzi nadleśnictwo. Harmonogram prowadzony w ramach rozbudowy powinien uwzględniać okres niezbędny do wycinki drzew przez Nadleśnictwo Kościan.
 - 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:

- min. rozstaw otworów wzdłuż osi drogi i krawędzi jezdni powinien wynosić 3 odwierty co 100 m oraz w miejscach charakterystycznych (m.in. korekty łuków, kanalizacji, ciągi rowerowe itp.),

Badania geotechniczne dla obiektów – przepustów:

Należy wykonać po dwa odwierty w miejscach lokalizacji obiektów inżynierskich, które osiągną warstwę nośną + 5 m oraz po 1 sondowaniu sondą CPT (U), głębokość sondowania równa długości odwiertu.

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. Przebudowywane elementy ww. infrastruktury, powinny znaleźć się w pasie drogowym.
- Wykonawca jest zobowiązany do opracowania projektów budowlanych i wykonawczych, dla wszystkich branż, rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót budowlanych, dokładną lokalizację i uwarunkowania ich wykonania, z uwzględnieniem wymagań:
 - obowiązujących ustaw i rozporządzeń,
 - niniejszego programu funkcjonalno-użytkowego.
- Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia robót w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego ruchu na drogach lokalnych oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną inwestycją.
- Wykonawca uzyska w imieniu Zamawiającego na koszt Wykonawcy:
 - wszystkie warunki techniczne, uzgodnienia i zatwierdzenia wymagane zgodnie z prawem,
 - niezbędne decyzje administracyjne.
- Wykonawca na własny koszt przygotuje dla Zamawiającego:
 - materiały do wniosków: ZRID, pozwolenia wodno-prawne i innych decyzji, na podstawie których Zamawiający wystąpi o uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego oraz decyzji ZRID,
 - materiały do porozumień wynikających ze ZRID,
 - karty informacyjne w przypadku zmiany decyzji środowiskowej oraz wszystkie dokumenty i opracowania (m.in. raport oddziaływania na środowisko, jeśli organ wydający decyzję nałoży obowiązek jego opracowania) niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej.
- Wykonawca musi uwzględnić dodatkowe wymagania wynikające z uzyskania opinii do decyzji ZRID. Po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego dla tych rozwiązań umieści je w projekcie i zrealizuje.
- Wykonawca zobowiązany jest w okresie trwania umowy do nieodpłatnego uzgodnienia projektów skierowanych przez Zamawiającego związanych z:
 - lokalizacją w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej nie związanych z potrzebami zarządzania drogami,
 - budową lub przebudową włączeń do dróg wojewódzkich dróg innych kategorii oraz zjazdów na obszarze objętym umową.
- Wykonawca zobowiązany jest w okresie trwania umowy do nieodpłatnego opiniowania uzgodnień związanych z inwestycją.

- Uzyskania wszelkich decyzji opinii i pozwoleń, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Opracowania i przedstawienia Zamawiającemu do zatwierdzenia Specyfikacji Technicznych na wszystkie elementy realizowanych robót oraz opracowania przedmiaru robót.
- Opracowania projektów stałej, czasowej organizacji ruchu, uzyskania wymaganych opinii i zatwierdzenia tych projektów przez Zarządzającego Ruchem - zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekty czasowej organizacji ruchu muszą uwzględniać utrzymanie ciągłości ruchu.
- 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 zarządom 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 rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku od granicy powiatu leszczyńskiego do granicy województwa wielkopolskiego, jako drogi klasy „G”, jednojezdniowej, 2-pasowej.
- c) Droga ma spełniać wymogi zawarte w „Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.), to znaczy konstrukcja ma być zaprojektowana na okres eksploatacji 20 lat.
- d) Obiekty inżynierskie mają spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- e) Konstrukcję nawierzchni należy przewidzieć dla kategorii ruchu KR 4.
- f) Konstrukcję nawierzchni jezdni należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymaganiami szczegółowymi, między innymi:
 - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.),
 - „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”, IBDiM, Warszawa, 2001,
 - „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, GDDKiA, Politechnika Gdańska, 2012 r.,
 - Wymagania Techniczne WT 2010 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury wydane przez IBDiM.
- g) Wykonawca przed przystąpieniem do projektowania konstrukcji nawierzchni winien wykonać, własne badania podłoża gruntowego.

1.3.1. Zakres robót i szacunkowa wycena

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

- wynikami szczegółowych wizji terenowych i inwentaryzacji własnych,
- wynikami badań i pomiarów własnych,
- wynikami opracowań własnych,
- zapisami niniejszego Programu funkcjonalno-użytkowego,
- planem orientacyjnym,

- 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 mogą kolidować z projektowaną przebudową i będą przeznaczone do wycinki.

Roboty rozbiórkowe polegać będą na:

- rozbiórce warstw jezdnych i podbudów w miejscu utraty nośności oraz w miejscach, w których ze względu na bliskie występowanie zabudowań nie będzie możliwe wyniesienie niwelety,
- rozbiórce konstrukcji jezdni przy korektach łuków poziomych,
- rozbiórkach konstrukcji jezdni przy zmianie geometrii skrzyżowań,
- rozbiórce istniejących warstw bitumicznych nawierzchni przez frezowanie,
- rozbiórce barier drogowych i oznakowania pionowego,
- rozbiórce nawierzchni istniejących zjazdów, zatok, chodników,

- rozbiórce istniejących elementów przepustów,
- 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 drogi wojewódzkiej należy zwymiarować na ruch KR 4 - obciążenie nawierzchni 115 kN/oś.

1.4.3. Obiekty inżynierskie

Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować budowę nowych oraz przebudowę istniejących obiektów inżynierskich.

Wykaz istn. przepustów:

- km 53+803,00 – istn. przepust żelbetowy,
- km 57+611,00 – istn. przepust żelbetowy,
- km 58+825,00 – istn. przepust Ø 80.

Zamawiający dopuszcza wystąpienie niezinventaryzowanych elementów odwodnienia.

1.4.4. Skrzyżowania

W ramach inwestycji należy zaprojektować przebudowę istn. skrzyżowań znajdujących się na projektowanym odcinku wraz ze zmianą geometrii, korektą wlotów bocznych oraz nową organizacją ruchu.

Wykaz istn. skrzyżowań:

- Km 54+000 – skrzyżowanie skanalizowane (z drogą pow. Nr 4756P),
- Km 55+000 – skrzyżowanie zwykłe (ul. Piaski i ul. Piłsudskiego w m. Wijewo),
- Km 55+250 – skrzyżowanie zwykłe (ul. Kępińską i ul. Krótką w m. Wijewo),
- Km 55+310 – skrzyżowanie zwykłe (ul. Poselską i drogą pow. Nr 3822P w m. Wijewo),
- Km 55+555 – skrzyżowanie zwykłe (z drogą pow. Nr 4755P w m. Wijewo),
- Km 55+990 – wjazd i wyjazd ze stacji paliw w m. Wijewo,
- Km 58+090 – skrzyżowanie zwykłe w m. Radomyśl,
- Km 58+580 – skrzyżowanie zwykłe z drogą na Przylesie,
- Km 59+220 – skrzyżowanie zwykłe w m. Radomyśl.

1.4.5. Zjazdy indywidualne i publiczne

Należy zaprojektować przebudowę istniejących wzdłuż rozbudowywanego odcinka drogi, zjazdów publicznych i indywidualnych oraz zaprojektować budowę nowych zjazdów.

1.4.6. Chodniki, ciągi rowerowe

W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę nowych i przebudowę istniejących chodników oraz ciągów rowerowych.

1.4.7. Zatoki i przystanki autobusowe

Należy zaprojektować przebudowę istniejących oraz budowę nowych zatok autobusowych lub przystanków autobusowych. Lokalizację zatok autobusowych zaprojektować w nawiązaniu do istniejących przystanków.

1.4.8. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

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

1.4.9. 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.

1.4.10. Oznakowanie pionowe i poziome

Wykonawca jest zobowiązany:

- opracować projekt docelowej organizacji ruchu,
- projekty na czas budowy.

Projekty muszą być zatwierdzone przez Zarządzającego Ruchem.

1.4.11. 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).

1.4.12. Roboty wykończeniowe

Roboty wykończeniowe będą polegać na uporządkowaniu terenu budowy, plantowaniu i obsianiu skarp i dna rowów mieszanką traw.

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 **15.11.2018 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 Wolsztynie i Opalenicy przeprowadzi Wykonawca.

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

Materiał rozbiórkowy z frezowania nawierzchni Wykonawca odwiezie do Obwodu Drogowego w Wolsztynie i Opalenicy.

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

Odwodnienie powierzchniowe jezdni należy zabezpieczyć przez nadanie jej spadków podłużnych i poprzecznych. Należy przewidzieć oczyszczenie, pogłębienie i odtworzenie rowów przydrożnych. Dla całego zadania należy zaprojektować rozwiązanie z odwodnieniem powierzchniowym korpusu drogowego, poprzez otwarte rowy drogowe trawiaste o kształcie trapezowym. Wodę z rowów drogowych należy ewentualnie odprowadzić do istniejących cieków. Na odcinkach przebiegających przez miejscowości należy zaprojektować budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej.

W przekroju ulicznym przy krawężniku zastosować ściek szer. 20 cm z kostki brukowej grub. 8

cm na ławie betonowej wspólnej z krawężnikiem po obu stronach jezdni. Przewidzieć studnie wpustowe ściekowe krawężnikowo-jezdniowe. W przypadku lokalizacji studni w jezdni włączyć kanalizację (dotyczy zarówno kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz studni istniejących) osadzić w prefabrykowanych elementach betonowych montowanych na zinwentaryzowanych studniach po wycięciu wcześniej ułożonych warstw bitumicznych.

Należy przewidzieć rozbiórkę wszystkich istniejących przepustów pod zjazdami publicznymi i indywidualnymi, zatokami autobusowymi oraz skrzyżowaniami.

W ramach inwestycji w celu płynnego przeprowadzenia wody w ciągu rowów przydrożnych pod przeszkodami (drogi boczne, chodniki i zjazdy) należy przewidzieć budowę przepustów:

- z rur PEHD średnicy min. \varnothing 50 cm – pod zjazdami i chodnikami,
- z rur PEHD średnicy min. \varnothing 80 cm – pod drogami bocznymi.

Wloty i wyloty przepustów oraz skarpy nasypów i stożki przepustów należy umocnić kostką kamienną 9/11 cm na ławie betonowej C16/20.

Przepusty pod korpusem drogi wojewódzkiej zaprojektować z rur żelbetowych.

Miejsca odwozu zebranych namulów, liści i gałęzi wraz z kosztami ich ewentualnej utylizacji ustala swoim staraniem Wykonawca.

2.2.5. Nawierzchnia

Warunkiem przyjęcia proponowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jest zaprojektowanie i wykonanie:

- warstwy ścieralnej z SMA (asfalt modyfikowany):
 - o uziarnieniu 0/8 mm teren zabudowany,
 - o uziarnieniu 0/11 mm teren niezabudowany,
- warstwy wiążącej i podbudowy bitumicznej z betonu asfaltowego,
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

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.

Szerokość drogi podporządkowanej nie mniej niż 6,0 m.

2.2.7. Zjazdy indywidualne i publiczne

Utwardzoną szerokość zjazdów do posesji istniejących dostosować do szerokości bram i furtek, a w przypadku braku bram minimalna utwardzona szerokość zjazdu nie może być mniejsza niż 5,0 m. Na każdą posesję, która w chwili opracowywania dokumentacji ma zapewnioną obsługę

komunikacyjną z drogi wojewódzkiej, nawet w przypadku braku typowego zjazdu należy zaprojektować jeden zjazd. W przypadku obowiązywania miejscowego planu zagospodarowania terenu Wykonawca zobowiązany jest do weryfikacji dostępności poszczególnych działek do drogi wojewódzkiej. W przypadku, gdy posesja obsługiwana jest większą ilością istniejących zjazdów należy uwzględnić wszystkie.

Na odcinkach występowania chodników zjazdy indywidualne zaprojektować z brukowej kostki betonowej koloru grafitowego grubości 8 cm (skos 1,5:1,5).

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.

Zjazdy indywidualne poza obszarem gdzie występuje chodnik – bitumiczne (beton asfaltowy).

W przypadku występowania na długości zjazdu krawężnika przyjąć, że będzie wystawiony na wysokość 3 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni przyległej.

2.2.8. Chodniki, ciągi rowerowe, przejścia dla pieszych

Po obu stronach drogi chodniki i ciągi rowerowe w miejscach istniejących należy utrzymać oraz doprojektować nowe odcinki tak, aby zapewnić ciągłość na terenie zabudowy.

Należy zapewnić połączenie chodników pomiędzy zatokami autobusowymi i skrzyżowaniami.

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. Chodniki należy wykonać z kostki betonowej koloru szarego gr. 8 cm. Ciągi rowerowe należy wykonać z kostki beżowej koloru czerwonego gr. 8 cm.

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

2.2.9. Zatoki i przystanki autobusowe

Konstrukcja zatoki autobusowej:*

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

*W przypadku podłoża G1.

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

W obrębie zatok należy przewidzieć miejsca pod wiaty przystankowe.

W przypadku istniejących wiat i ich likwidacji, Wykonawca jest zobowiązany do umieszczenia w tych miejscach nowych wiat.

Należy zastosować wiatę przeznaczoną do umieszczania jej na otwartych terenach w trudnych warunkach atmosferycznych. Wiatę wykonać w całości z blachy ocynkowanej lakierowanej i wyposażać 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. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

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

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

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

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

2.2.11. 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

Należy przewidzieć wymianę oznakowania pionowego na całym przedmiotowym odcinku drogi.

Na łukach poziomych należy przewidzieć tablice prowadzące U-3.

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 na obszarze zabudowanym należy wykonać jako grubowarstwowe chemoutwardzalne, na obszarze niezabudowanym należy wykonać jako cienkowarstwowe chemoutwardzalne. Punktowe elementy odbłaskowe (kocie oczka) kotwione w nawierzchni należy

przewidzieć na łukach oraz w obrębie skrzyżowań. Wykonanie tego oznakowania winno być zgodne z wymogami zawartymi w Załączniku do Dz.U. nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. oraz WWiORB.

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

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.

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.

Przewidzieć oświetlenie przejść dla pieszych poza terenem zabudowy.

Dla oświetlenia i znaków aktywnych należy przewidzieć odrębne zasilanie.

2.2.15. Obiekty inżynierskie

Wytyczne projektowe dla przepustów:

- przepusty przebudowane i wzmocnione - klasa obciążeń A,
- przepusty o średnicy do 100 cm należy przebudować na przepusty z rur PEHD,
- przepusty o średnicy ponad 100 cm należy przebudować na konstrukcje żelbetowe o przekroju kołowym lub prostokątnym w zależności od warunków terenowych,
- w przypadku zastosowania rur żelbetowych do przebudowy przepustów elementy końcowe należy zaprojektować jako ścięte do nachylenia skarpy nasypu drogowego. Ścięcie elementu końcowego ma być wykonane w zakładzie prefabrykacji elementów żelbetowych z zachowaniem otuliny prętów zbrojeniowych. Nie dopuszcza się ścinania elementów na budowie,
- połączenie rurowych elementów żelbetowych należy zaprojektować jako szczelne poprzez zastosowanie uszczelnień gumowych,
- pod wlotem i wylotem przepustu należy zaprojektować gurty żelbetowe o minimalnych wymiarach 30x80 o długości dostosowanej do szerokości dna cieku wodnego,
- Zamawiający dopuszcza wzmocnienie istniejących obiektów poprzez wsunięcie rury stalowej wykonanej z blach falistych. Minimalna odległość zewnętrznej ścianki wsuwanej rury od ścian istniejącego przepustu musi wynosić co najmniej 30 cm. Każdy taki przypadek należy indywidualnie uzgodnić z Zamawiającym,

- Skarpy nasypów oraz stożki przepustów zaprojektować jako umocnienie wykonane z kostki kamiennej ułożonej 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. Jeżeli długość murka oporowego przekroczy 4m należy przewidzieć dylatacje dzielącą murek na dwie części. Długie murki należy dylatować max co 4 metry. Dylatacje mają dzielić murek na osobne elementy. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro. Po wykonanym fugowaniu lico kostki kamiennej należy oczyścić z pozostałości betonu,
- bariery i balustrady nad przepustami dostosować do wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku),
- bariery i balustrady należy zabezpieczyć poprzez ocynkowanie ogniowe bez dodatkowych powłok malarskich,
- żelbetowe fundamenty pod balustrady i bariery należy projektować jako elementy ciągle zdylatowane co około 4m. Dylatacja nie może wypaść bliżej niż 40 cm od podstawy słupka. Dylatacje mają dzielić fundament na osobne elementy. Minimalne wymiary fundamentu pod balustradę to 30x80 cm, minimalne wymiary fundamentu pod barierę mostową to 50x80cm,
- przebudowie lub wzmocnieniu podlegają wszystkie przepusty posiadające ocenę z przeglądów rocznych poniżej 4,0,
- przepusty z oceną od 4,0 włącznie wymagają uzgodnień z Zamawiającym (ze względu na roku budowy, konstrukcję przepustu, lokalizację),
- pozostałe warunki zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm).

2.2.16. Kanały technologiczne

W obszarach zabudowy należy zaprojektować i wykonać kanały technologiczne, które stanowią będą sześciotworową kanalizację wykonaną z rur HDPE 110 mm wraz ze studniami typu SKR2, SK6. Studnie należy rozmieszczać w odległości max 100 m (na trasie), w miejscu zmiany przebiegu trasy kanału oraz na końcu/początku odcinka.

2.2.17. 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) Zamawiający dopuszcza wykonanie pewnych elementów inwestycji w ramach zgłoszenia przed uzyskaniem decyzji ZRID.
- c) 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.
- d) Projekty winny być opracowane na podstawie:
- aktualnych map sytuacyjno - wysokościowych i ewidencyjnych do celów projektowych,
 - własnych pomiarów sytuacyjno - wysokościowych stanowiących podstawę do opracowania elementów dokumentacji.
- e) Szczegółowe specyfikacje techniczne - opracować w układzie obejmującym wszystkie występujące w przedmiocie zamówienia roboty, w oparciu o aktualne Ogólne Specyfikacje Techniczne opracowane przez Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego dla GDDKiA oraz WWiORB (będące częścią składową niniejszego PFU). Specyfikacje należy sporządzić w oparciu o aktualne normy na dzień uzyskania decyzji ZRID (nie dopuszcza się przytaczania norm wycofanych).
- f) Projekty budowlane i wykonawcze winny spełniać wymagania Ustawy Prawo budowlane [1], Rozporządzeń [4] i [10], innych obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz zawierać załączniki, decyzje i opinie, które są wymagane, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- g) Projekty budowlane i wykonawcze muszą być przedstawione do akceptacji Zamawiającemu.

2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót

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

b) Zamawiający wymaga, aby w harmonogramie przyjęty był termin zakończenia robót budowlanych – **01.10.2018 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 wysowaniem 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, *.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 rozwiązywania elementów robót, które będą realizowane. Protokoły z rad technicznych należy załączyć do projektu wykonawczego,
- f) Wykonawca będzie uczestniczył w procesie uzyskiwania wszystkich wymaganych opinii i przedmiotowych decyzji poprzez udzielanie wyjaśnień i dokonywanie potrzebnych zmian i uzupełnień w opracowaniach projektowych.

2.7.5. Kontrola i odbiór robót

- a) Zamawiający ma prawo do zapoznania się z przebiegiem i 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: Plan orientacyjny

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 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 Dokumentów Wykonawcy, Robót, 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

WOJT
Gminy Przemęt
64-234 PRZEMĘT
ul. Jagiellońska 19

Nasz znak: RNP 6220.1.2011

Przemęt. 08.02.2012 r.

**DECYZJA Nr 1/2012
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA.**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 80 ust.1, art. 82, art. 85 ust.1 i ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami) a także § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr. 213, poz. 1397) w związku z art. 104 i 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. Nr 98, poz. 1071 z 2000 roku ze zmianami), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305 od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa” na terenie gminy Przemęt, powiat wolsztyński oraz gminy Wijewo, powiat leszczyński, województwo wielkopolskie, i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

określam

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia
polegającego na:

„rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305

od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa”
na terenie gminy Przemęt, powiat wolsztyński oraz gminy Wijewo, powiat leszczyński,
województwo wielkopolskie.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku około 19 km, od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa wielkopolskiego z województwem lubuskim (od km 43+119,00 do km 61+239,10). Odcinek objęty decyzją, przebiega przez miejscowości: Mochy, Kaszczor, Wieleni (gmina Przemęt, powiat wolsztyński) oraz Wijewo i Radomyśl (gmina Wijewo, powiat leszczyński). Otoczenie drogi stanowią zwarte oraz luźne zabudowania ww. miejscowości, pola uprawne, łąki i nieużytki oraz tereny leśne.

Celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji komunikacyjnej regionu. Inwestycja prowadzona będzie po istniejącym śladzie, zachowany zostanie istniejący przebieg drogi. W zakresie przedmiotowej inwestycji zaplanowano również następujące rozwiązania: montaż skrajnych barier drogowych przy przepustach, wyokraglenie skrzyżowań z drogami bocznymi oraz regulację wysp kierunkowych.

W ramach planowanej inwestycji wykonany zostanie nowy obiekt mostowy jednoprzęsłowy ze sprężonych belek prefabrykowanych w miejscu istniejącego mostu żelbetowego trójpłaszczyznowego na Południowym Kanale Obry. Pod obiektem przewidziano pozostawienie po obu stronach rzeki pasów suchego terenu o szerokości 4,1 m. Ma to umożliwić migracje dziko żyjących zwierząt. Na czas przebudowy mostu wykonana zostanie droga objazdowa z mostem tymczasowym umożliwiającym utrzymanie ruchu pojazdów na drodze. Po wybudowaniu nowego obiektu droga objazdowa i most tymczasowy zostaną w całości rozebrane.

Inwestycja obejmuje również remont obiektu mostowego na Strudze Kaszczorskiej. Remont polegać będzie na: wzmocnieniu konstrukcji, wymianie izolacji, ułożeniu nowej nawierzchni

jezdni i chodników, wymianie elementów wyposażenia i bezpieczeństwa ruchu, renowacji konstrukcji betonowej, odnowieniu umocnień skarp i stożków.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarach objętych ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.):

- obszar chronionego krajobrazu „Przemęcko-Wschowski i Kompleks Leśny Włoszakowice”,
- obszar Natura 2000 PLB 300011 „Pojezierze Sławskie”,
- obszar Natura 2000 PLB 300004 „Wielki Łęg Obrzański”
- „Przemęcki Park Krajobrazowy”.

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

- 1) Na 30 dni przed rozpoczęciem działalności złożyć informację o wytwarzanych odpadach oraz sposobach gospodarowania tymi odpadami, uregulować stan formalno-prawny w zakresie gospodarki odpadami zgodnie z art. 24 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku o odpadach (Dz. U. z 2010 roku Nr 185, poz. 1243 ze zmianami), oraz wystąpić o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami niebezpiecznymi zgodnie z art. 19 ww. ustawy.
- 2) Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych do tego celu miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.
- 3) Odpady niebezpieczne magazynować w miejscach utwardzonych, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
- 4) Odpady przekazywać w pierwszej kolejności do odzysku podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- 5) Przy wykonywaniu robót ziemnych wykraczających poza obecny pas drogowy warstwę urodzajną ziemi magazynować w przyzmacz poza obszarem prowadzonych robót.
- 6) Masy ziemne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zagospodarować na terenie inwestycji, pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
- 7) Koryta rowów obsiać nasionami traw przystosowanymi do lokalnych warunków glebowych; utrzymywać gęstą, wysoko koszoną pokrywę trawiastą.
- 8) Przeprowadzać okresowe przeglądy i kontrole stanu technicznego przydrożnych rowów trawiastych, wylotów do odbiorników oraz przepustów.
- 9) Bazy budowy lokalizować w odległości większej niż 400 m od wód i cieków powierzchniowych.
- 10) Na etapie budowy uszczelnić podłoże w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych.
- 11) Wszelkie płyny eksploatacyjne w postaci m.in. paliw i olejów pędnych, olejów, smarów technicznych, przechowywać w miejscu wydzielonym w sposób niezagrażający środowisku gruntowo-wodnemu na uszczelnionym podłożu, w miarę możliwości zadaszonym.
- 12) Bazę budowy wyposażać w odpowiednią ilość materiałów i środków pochłaniających produkty ropopochodne. Wszelkie wycieki należy niezwłocznie neutralizować.
- 13) Nie należy dokonywać w obszarze baz budowy i placu budowy żadnych napraw sprzętu mechanicznego oraz tankować paliwa.
- 14) Obszary baz budowy oraz tereny przyległe przywrócić do stanu pierwotnego.

- 15) Roboty budowlane zlokalizowane w pobliżu terenów podlegających ochronie przed hałasem prowadzić jedynie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00 a 22:00.
- 16) Zastosować „cichą nawierzchnię” o skuteczności obniżenia hałasu minimum 7 dB w odniesieniu do nawierzchni betonu asfaltowego na następujących odcinkach drogi:
 - od km 43+296 do km 46+500 we wsi Mochy,
 - od km 48+700 do km 50+100 we wsi Kaszczor,
 - od km 50+700 do km 51+750 we wsi Wielen,
 - od km 54+500 do km 56+200 we wsi Wijewo,
 - od km 57+800 do km 58+500 i od km 59+150 do km 59+600 we wsi Radomyśl.
- 17) Należy ograniczyć prędkość pojazdów w ciągu całej doby do 50 km/h, w celu zmniejszenia emisji hałasu.
- 18) Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 lipca a 14 marca. W razie konieczności wykonania wycinki poza tym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objęte ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.
- 19) Wzdłuż drogi lub w miejscach wskazanych przez Wójta Gminy Przemęt, wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów w ilości co najmniej takiej samej w jakiej zostaną usunięte. Do nasadzeń wykorzystać wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów.
- 20) Drzewa nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe drzew zabezpieczyć przed przesuszeniem.
- 21) Drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac należy poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia.
- 22) Nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych w odległości mniejszej niż 2 m na zewnątrz od obrysów koron drzew.
- 23) Zinventaryzowane drzewo będące siedliskiem chronionych owadów (kwietnica okazała *Protaetia aeruginosa* i ciólek matowy *Dorcus parallelipipedus*) po wycięciu przewieźć do lasu bądź zadrzewień, w których znajdują się drzewa, stanowiące potencjalne siedliska tych owadów.
- 24) Trzy mrowiska zinventaryzowane w pasie drogowym, które kolidują z realizacją inwestycji należy przenieść w miejsce odpowiadające warunkom siedliskowym terenu, z którego mrowiska będą translokowane. Przeniesienie mrowisk musi odbywać się pod nadzorem entomologa, w okresie wiosennym, we wczesnych godzinach porannych. Do transportu mrówek należy stosować specjalistyczny sprzęt – tzw. „worek Podkówki”, a przeniesione kopce ogrodzić.
- 25) Dla działań, które naruszają zakazy obowiązujące w stosunku do dziko występujących gatunków roślin grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową, konieczne jest uzyskanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów w trybie określonym w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.).
- 26) Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji zapewnić poprzez wyposażenie zaplecza budowy w przenośne kabiny sanitarne objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w tym zakresie.
- 27) W przypadku odkrycia w trakcie prowadzenia prac ziemnych kopalnych szczątków roślin lub zwierząt, należy powiadomić o tym niezwłocznie wojewodę, a jeżeli nie jest to możliwe, właściwego wójta. Jeśli odkryty zostanie przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie iż jest on zabytkiem, należy:
 - wstrzymać wszelkie roboty ziemne mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,

- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
- niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta.

Wszelkie działania w obrębie ścisłej strefy ochrony archeologicznej należy uzgodnić z Wielkopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

- 28) Projektowane przedsięwzięcie nie może pogorszyć warunków użytkowania terenów sąsiednich.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- 1) Tymczasowy przejazd przez Południowy Kanał Obry wyznaczyć po południowej stronie istniejącego mostu – poza obszarem Natura 2000 „Wielki łęg Obrzański”.
- 2) Wody opadowe i roztopowe z projektowanego obiektu mostowego na Południowym Kanał Obry odprowadzać poprzez wpusty mostowe, połączone z kolektorem Ø 200 mm, podwieszonym do konstrukcji mostu, do istniejącego rowu położonego poza obrębem wałów przeciwpowodziowych.
- 3) Przebudowę istniejących i budowę nowych przepustów zaprojektować w sposób, który nie doprowadzi do zmian stosunków hydrologicznych w przecinanych przez drogę ciekach.
- 4) Na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych, na wylotach wód opadowych z rowów i kolektorów do odbiorników, zaprojektować urządzenia odcinające odpływ w postaci klap zwrotnych i zastawek.
- 5) Zaprojektować przepusty pod drogą z uwzględnieniem funkcji przejść dla małych zwierząt.
- 6) W świetle budowanego mostu na Południowym Kanał Obry pozostawić obustronnie pasy suchego terenu o szerokości 4,10 m z każdej strony (wysokość świetle obiektu 2,15 m), z gruntem naturalnym i darnią.
- 7) Rozwiązania projektowe, dobór materiałów oraz warunki prowadzenia robót winny zapewniać ochronę poszczególnych komponentów środowiska w rejonie realizacji inwestycji oraz najbliższym sąsiedztwie.
- 8) Zastosowana technologia winna spełniać warunki określone w art. 112, 141-144 ustawy z dnia 21 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity z 2008 r. Dz. U. Nr 25, poz. 150, ze zmianami).

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Dla planowanego przedsięwzięcia ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko;

6. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.):

Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10. ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.)

7. **Integralną częścią decyzji jest:** charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305 od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa” na terenie gminy Przemęt, powiat wolsztyński oraz gminy Wijewo, powiat leszczyński, województwo wielkopolskie - stanowiąca załącznik nr 1

UZASADNIENIE

Pani Łucja Czerwińska Prezes firmy „DROMOST” Sp. z o.o. ul. Trójpole 3 b 61-693 Poznań, w imieniu Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań, pismem z dnia 5 stycznia 2011 roku wystąpiła z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305 od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa” na terenie gminy Przemęt, powiat wolsztyński oraz gminy Wijewo, powiat leszczyński, województwo wielkopolskie (wniosek wpłynął do tut. urzędu 7 stycznia 2011 roku). Wniosek został uzupełniony w dniu 20 stycznia 2011 roku (pismo z dnia 19 stycznia 2011 roku).

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust.2 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami) dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jest przedsięwzięciem mogąącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), jako drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 tego rozporządzenia oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej. Planowana inwestycja zaliczana jest do grupy przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane. Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 59 ust.1 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami).

Zgodnie z art. 75, ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami), w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. Planowana inwestycja przebiegała będzie przez teren gmin Przemęt i Wijewo, z czego dłuższy odcinek znajduje się na terenie gminy Przemęt, w związku z czym organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Przemęt.

W dniu 20 stycznia 2011 roku wszczęto postępowanie w przedmiotowej sprawie, Pismem z dnia 25 stycznia 2011 roku poinformowano Wójta Gminy Wijewo o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, którego część będzie przebiegała na obszarze jego właściwości.

Gmina Przemęt dla przedmiotowego terenu nie ma uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Gmina Wijewo posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony Uchwałą Nr XII/61/2003 Rady Gminy Wijewo z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Wijewo (Dz.U. Woj. Wlkp. Nr 203, poz. 4001 z dnia 17 grudnia 2003 r.). Według zapisów planu tereny wymagające ochrony przed hałasem zostały zakwalifikowane jako zabudowa mieszkaniowa z usługami, oznaczona symbolem U/MN. Wymóg stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.

W dniu 25 stycznia 2011 roku wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wolsztynie i do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz jego zakresie dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia.

O planowanym przedsięwzięciu poinformowane zostały strony postępowania. Strony postępowania były informowane o każdej podejmowanej w sprawie czynności przez obwieszczenie, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.) W trakcie prowadzonego postępowania nie złożono uwag ani wniosków.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305, na odcinku od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie, do granicy województwa wielkopolskiego z województwem lubuskim. Planowana inwestycja ma obejmować przebudowę mostu na Południowym Kanale Obry. Wójt Gminy Przemęt w dniu 23 marca 2009 roku wydał decyzję nr 2/2009 znak RNP.6135/33/2007 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu na Południowym Kanale Obry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305 w Mochach, gmina Przemęt, powiat wolsztyński wraz z budową drogi objazdowej i przepustu tymczasowego na czas budowy". Decyzja ta była obowiązująca w dniu złożenia przedmiotowego wniosku. Zgodnie z art. 72 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.) w okresie, o którym mowa w art. 72 ust. 3 ww. ustawy, (tj. w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna należy złożyć wniosek o wydanie decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 cytowanej ustawy), dla danego przedsięwzięcia wydaje się jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym Wójt Gminy Przemęt, pismem RNP.6220.1.2011 z dnia 4 lutego 2011 roku wezwał inwestora do złożenia wyjaśnień. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań, reprezentowany przez firmę „DROMOST” Sp. z o.o. ul. Trójkole 3 b 61-693 Poznań, pismem z dnia 16 lutego 2011 roku wystąpił z wnioskiem o uchylenie decyzji znak RNP.6135/33/2007 z dnia 23 marca 2009 roku o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu na Południowym Kanale Obry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305 w Mochach, gmina Przemęt, powiat wolsztyński

wraz z budową drogi objazdowej i przepustu tymczasowego na czas budowy”, w związku ze zmianą zakresu inwestycji (wniosek wpłynął do tut. urzędu 18 lutego 2011 roku).

Wójt Gminy Przemęt w dniu 21 marca 2011 roku wydał decyzję uchylającą w całości decyzję nr 2/2009 znak RNP.6135/33/2007 o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu na Południowym Kanale Obry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305 w Mochach, gmina Przemęt, powiat wolsztyński wraz z budową drogi objazdowej i przepustu tymczasowego na czas budowy”.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wolsztynie opinią nr ON.NS-71/1-4(1)/11 z dnia 14 lutego 2011 roku /wpłynęło do tut. organu w dniu 16 lutego 2011 roku/, stwierdził, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie pogorszy stanu środowiska oraz nie będzie stanowić uciążliwości pod warunkiem prowadzenia jej zgodnie z obowiązującymi przepisami i założeniami projektowymi. Strony postępowania zostały poinformowane o powyższej opinii pismem Wójta Gminy Przemęt znak: RNP. 6220.1.2011 z dnia 23 lutego 2011 roku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem: znak WOO-II.4240.51.2011.KS z dnia 10 lutego 2011 roku /wpłynęło do tut. organu w dniu 15 lutego 2011 roku/, wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305 od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu. Raport o oddziaływaniu na środowisko powinien być wykonany zgodnie z art. 66 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. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami). Ustalając zakres raportu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wskazał zagadnienia z zakresu ochrony przyrody, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, gospodarki odpadami oraz gospodarki wodnej i hydrogeologii, które powinny być szczegółowo i wnikliwie przeanalizowane w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wziął pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.). Przeanalizował: rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z jej eksploatacją, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Po wnikliwym przeanalizowaniu wniosku inwestora, załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, mapy ewidencyjnej i uzyskanych opinii, z uwagi na skalę, charakter i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, oraz inne uwarunkowania wymienione w art. 63 ust.1 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. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami) Wójt Gminy Przemęt postanowieniem znak RNP 6220.1.2011 z dnia 04.03.2011 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz nałożył na inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i określił jego zakres. Ustalając zakres raportu Wójt Gminy Przemęt, zgodnie z opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, wskazał zagadnienia z zakresu ochrony przyrody, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, gospodarki odpadami oraz gospodarki wodnej i hydrogeologii, które powinny być szczegółowo

i wnikliwie przeanalizowane w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wójt Gminy Przemęt postanowieniem znak RNP 6220.1.2011 z dnia 04.03.2011 r. zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 63 ust. 5, ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.).

Pismem z dnia 16 listopada 2011 roku (data wpływu 17.11.2011 r.) wnioskodawca przedłożył zgodnie z postanowieniem raport oddziaływania na środowisko autorstwa Pana Jerzego Próchniewicza (biegłego Wojewody Wielkopolskiego Nr 0075). Pismem z dnia 17 listopada 2011 roku (data wpływu 18.11.2011 r.), uzupełniono powyższy raport. Wójt Gminy Przemęt postanowieniem znak RNP 6220.1.2011 z dnia 18.11.2012 r. podjął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 79 ust. 1 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. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.) przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło poprzez zamieszczenie informacji na tablicy ogłoszeń:

- Urzędu Gminy Przemęt (w dniach od 28.11.2011 r. do 20.12.2011 r.),
- Urzędu Gminy Wijewo (w dniach od 01.12.2011 r. do 21.12.2011 r.),
- wsi Mochy (w dniach od 26.11.2011 r. do 17.12.2011 r.)
- wsi Kaszczor (w dniach od 28.11.2011 r. do 30.12.2011 r.)
- wsi Wieleń (w dniach od 28.11.2011 r. do 28.12.2011 r.)
- wsi Wijewo (w dniach od 02.12.2011 r. do 23.12.2011 r.)
- wsi Radomyśl (w dniach od 01.12.2011 r. do 22.12.2011 r.)

oraz na stronie internetowej urzędu Gminy Przemęt w Biuletynie Informacji Publicznej (od dnia 24.11.2011 r.). W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa.

Pismem z dnia 22 listopada 2011 roku Wójt Gminy Przemęt zgodnie z art. 75, ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zmianami), przesłał Wójtowi Gminy Wijewo jeden egzemplarz Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniem.

W dniu 24 listopada 2011 roku zwrócono się na podstawie art. 77 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wolsztynie o opinię dotyczącą środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Przemęt pismem znak RNP 6220.1.2011 z dnia 30.11.2011 roku, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku o wypis z rejestru gruntów, obejmujący

przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Zgodnie z art. 74 ust.1 pkt. 6 i ust.1a, wypis jest załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. W przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko, dla którego stwierdzono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli liczba stron postępowania przekracza 20, wypis powinien być przedłożony razem z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W odpowiedzi na wezwanie, pełnomocnik inwestora pismem znak PD-575/11 z dnia 20.12.2011 roku, (wpłynęło w dniu 21.12.2011r.) dołączył kserokopie wypisów. Wójt Gminy Przemęt pismem znak RNP 6220.1.2011 z dnia 22.12.2011 roku, ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku o wypis z rejestru gruntów. Pełnomocnik Inwestora pismem znak PF-166/11 z dnia 28.12.2011 roku, (wpłynęło w dniu 29.12.2011r.) dołączył oryginały wypisów z rejestru gruntów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem nr WOO-II.4242.58.2011.EM z dnia 29 grudnia 2011 roku /wpłynęło do tut. organu w dniu 2 stycznia 2012 roku/ wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy – do 30 stycznia 2012 roku.

Wójt Gminy Przemęt pismem znak RNP 6220.1.2011 z dnia 05.01.2012 roku, wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy z uwagi na konieczność przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego, uzyskania uzgodnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, a także zapewnienie stronom postępowania możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów oraz zgłoszonych żądań – do 29 lutego 2012 roku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem nr WOO-II.4242.58.2011.EM z dnia 2 stycznia 2012 roku /wpłynęło do tut. organu w dniu 5 stycznia 2012 roku/ wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania. Wymagane uzupełnienie obejmowało w szczególności zagadnienia związane z: ochroną przed hałasem, ochroną powietrza, gospodarką odpadami, ochroną przyrody, gospodarką wodno-ściekową i ochroną wód powierzchniowych.

Pismo Wójta Gminy Przemęt znak sprawy RNP 6220.1.2011 z dnia 24 listopada 2011 roku w którym Wójt Gminy Przemęt zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wolsztynie o opinię dotyczącą środowiskowych uwarunkowań realizacji planowanego przedsięwzięcia wraz z załącznikami (w tym egzemplarz raportu) nie dotarło do adresata, w związku z czym, pismem znak sprawy RNP 6220.1.2011 z dnia 12 stycznia 2012 roku, Wójt Gminy Przemęt ponownie zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wolsztynie o opinię dotyczącą środowiskowych uwarunkowań realizacji planowanego przedsięwzięcia, załączając raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w formie elektronicznej (kopia).

Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, został uzupełniony przez pełnomocnika inwestora, pismem znak PD-21/12 z dnia 11 stycznia 2012 roku (wpłynęło w dniu 13 stycznia 2012 roku), w związku z czym Wójt Gminy Przemęt pismem znak sprawy RNP 6220.1.2011 z dnia 13 stycznia 2012 roku, przesłał jeden egzemplarz uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wolsztynie. Jeden egzemplarz został wysłany pismem Wójta Gminy Przemęt znak sprawy RNP 6220.1.2011 z dnia 13 stycznia 2012 roku do Wójta Gminy Wijewo. W dniu 20 stycznia 2012 roku Inwestor dostarczył drogą elektroniczną do tut. urzędu dodatkowe wyjaśnienie adresowane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z dnia 12 stycznia 2012 roku. W uzupełnieniu tym zawarto wyjaśnienia dotyczące obliczeń poziomu hałasu oraz propozycji rozwiązań z zakresu ochrony przyrody.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wolsztynie postanowieniem nr ON.NS-71/1-3(2)/12 z dnia 16 stycznia 2012 roku (data wpływu 18.01.2012 r; fax: 16.01.2012 r.), zaopiniował przedłożony wniosek w zakresie wymagań higieniczno-zdrowotnych pozytywnie bez uwag.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem nr WOO-II.4242.58.2011.EM z dnia 16 stycznia 2011 roku (data wpływu 17.01.2012 r.; e-mail: 16.01.2012 r.) uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia. Nie stwierdził 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 z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z 2008 r. ze zm.), pod warunkiem, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w postanowieniu oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie stwierdził konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Emisje związane z eksploatacją drogi nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2008 r. Nr 47, poz. 281) 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 2010 r. Nr 16, poz. 87), poza terenem do którego Inwestor posiada tytuł prawny. Na etapie prac budowlanych źródłem emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych będą prace ziemne i procesy spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn. Emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska planowane przedsięwzięcie będzie spełniać wymogi prawne w zakresie ochrony powietrza.

W związku z przedmiotowym przedsięwzięciem będą wytwarzane zarówno odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. W związku z tym, że powstała w wyniku prac ziemnych gleba i ziemia może być zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nałożył warunek, aby powstałe i wykorzystywane ponownie na terenie inwestycji masy ziemne nie przekraczały standardów jakości gleby i ziemi. Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami zobligowano inwestora do selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach przedsięwzięcia odpadów, w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami. Ponadto, nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych, w miejscu utwardzonym, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zobowiązał inwestora do przekazywania odpadów w pierwszej kolejności do odzysku podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami, co przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. Przy założeniu że Inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami w raporcie i warunkami postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, inwestycja nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie gospodarki odpadami.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmniejszeniem wielkości emisji hałasu i poprawą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej

inwestycji. Przeprowadzone obliczenia oddziaływania akustycznego na środowisko, wykonane dla najdalszego horyzontu czasowego wykazały, że przy braku odpowiednich działań będzie dochodzić do przekroczenia wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z powyższym, w celu zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych na terenach podlegających ochronie nałożono warunek zastosowania na wskazanych odcinkach drogi tzw. cichej nawierzchni o minimalnej skuteczności obniżenia emisji hałasu wynoszącej 7 dB w odniesieniu do nawierzchni betonu asfaltowego. Analiza akustyczna uwzględniająca projektowane środki przeciwhałasowe wykazała, że nawet dla najdalszego horyzontu czasowego, tj. dla roku 2025, inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zobowiązał inwestora do prowadzenia prac budowlanych w fazie realizacji zlokalizowanych w pobliżu terenów podlegających ochronie przed hałasem, jedynie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00 a 22:00.

Odwodnienie analizowanego terenu odbywa się przy wykorzystaniu licznych kanałów i rowów. Ponadto, występuje liczna sieć rowów melioracyjnych nie posiadających ujścia. Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez przydrożne rowy trawiaste oraz poprzez istniejącą kanalizację deszczową (na odcinkach zlokalizowanych na terenach zabudowanych). W postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpisano warunek obsiania koryt rowów nasionami traw, przystosowanych do lokalnych warunków glebowych oraz utrzymywania na nich w trakcie eksploatacji gęstej, wysoko koszonej pokrywy trawiastej. Wyniki przeprowadzonych przez Instytut Ochrony Środowiska badań (H. Sawicka-Siarkiewicz 2004) wskazują, że urządzenia odwadniające pas drogowy i ukierunkowane na ograniczanie zanieczyszczeń zawartych w spływach deszczowych w postaci zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych mogą spełniać przypisaną im funkcję ze skutecznością w zakresie 40-90% dla zawiesin ogólnych i 20-90% dla węglowodorów ropopochodnych. Analiza dokumentacji wykazała, że przyjęta w raporcie efektywność oczyszczania na poziomie min. 40% dla zawiesin ogólnych i min. 20% dla węglowodorów ropopochodnych zapewni skuteczne oczyszczanie wód opadowych i roztopowych, pochodzących z przedmiotowego odcinka układu komunikacyjnego. Z dokumentacji wynika, że aktualnie funkcjonujące rozwiązania w zakresie odwodnienia drogi na analizowanym odcinku dotychczas nie spowodowały istotnych zmian przepływów w odbiornikach. Wynika stąd, że zrzut wód opadowych i roztopowych z poddawanego rozbudowie układu komunikacyjnego nie wywoła negatywnego wpływu na odbiorniki, zarówno w aspekcie jakości wód jak i parametrów hydrologicznych.

Obecność w ciągu drogi mostów i przepustów nad ciekami może wiązać się z realnym zagrożeniem dla środowiska wodnego, wynikającym z możliwości bezpośredniego przedostawania się substancji zanieczyszczających, zawartych w spływach opadowych z nawierzchni drogowej, wprost do cieku. Niezwykle istotne jest więc zastosowanie zabezpieczeń ukierunkowanych na ujęcie i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poza newralgiczny teren. Z dokumentacji wynika, że w wyniku budowy nowego mostu na Południowym Kanale Obry nie dojdzie do wystąpienia zmian warunków hydrologicznych w kanale, gdyż przyczółki obiektu zlokalizowane zostaną poza jego korytem. Projektowany most będzie obiektem jednoprzęsłowym, w związku z czym jego realizacja nie spowoduje konieczności ingerencji w koryto kanału. Zakres remontu istniejącego mostu nie obejmuje prac mogących powodować zmiany w dotychczasowym sposobie odwodnienia tego obiektu. W związku z planowaną przebudową istniejących oraz budową nowych przepustów, służących do przeprowadzania cieków pod analizowaną drogą, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zobowiązał inwestora do zaprojektowania tych budowli inżynierskich w sposób, który nie doprowadzi do zmian stosunków hydrologicznych w przecinanych przez analizowany odcinek drogi ciekach.

W celu zabezpieczenia odbiorników spływających z analizowanego odcinka drogi nr 305 wód opadowych i roztopowych przed niekontrolowanym zrzutem substancji niebezpiecznych (mogących stanowić realne zagrożenie dla środowiska wodnego i gruntowo-wodnego) w sytuacjach związanych z awarią pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zobowiązał inwestora do zainstalowania na wylotach z rowów i kolektorów deszczowych zastawek odcinających i klap zwrotnych, umożliwiających zatrzymanie zanieczyszczeń do czasu przyjazdu odpowiednich służb.

Na etapie budowy nie wystąpi konieczność poboru wody na cele technologiczne, na żadnym z etapów nie będą powstawały ścieki przemysłowe wymagające odpowiedniego zagospodarowania. Właściwe zagospodarowanie ścieków bytowych powstających na etapie realizacji będzie zapewnione poprzez wyposażenie zaplecza budowy w przenośne kabiny sanitarne objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w przedmiotowym zakresie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdził, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska wodnego i gruntowo-wodnego przy spełnieniu warunków określonych w jego postanowieniu oraz w dokumentacji. Zaproponowany sposób odwodnienia analizowanego odcinka drogi zapewni skuteczne wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodnego i gruntowo-wodnego obszaru poddanego analizie. Przy zastosowaniu rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wskazanych w postanowieniu, droga nie stanowi zagrożenia dla jakości wód podziemnych. Jedynym zagrożeniem mogą być nieprzewidziane awarie w postaci wypadków drogowych z udziałem autocystern przewożących substancje niebezpieczne. Czas migracji zanieczyszczeń przez strefę aeracji daje możliwość interwencji służb ratowniczych, w tym neutralizację skażeń. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia przy jego właściwej eksploatacji.

Mając na uwadze konieczność ochrony zasobów wód podziemnych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zobligował inwestora do szeregu rozwiązań mających na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami występującym na etapie realizacji inwestycji. Masy ziemne powstające w trakcie realizacji inwestycji należy w miarę możliwości wykorzystywać ponownie, pod warunkiem, że nie przekraczają standardów jakości gleby i ziemi określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. z 2002 r. Nr 165, poz. 1359). W tym celu, w związku z naturalnymi wartościami odżywczymi zawartymi w humusie, w przypadku usuwania humusu poza obecnym pasem drogowym, należy warstwę urodzajną ziemi zdjąć oddzielnie od pozostałego gruntu i przechowywać w osobnym miejscu w przyzmac, poza obszarem prowadzonych robót ziemnych. Ponadto, przy wyznaczaniu terenów pod bazę budowy należy wyłączyć jej lokalizację w odległości mniejszej niż 400 m od wód i cieków powierzchniowych, aby wykluczyć ryzyko bezpośredniego ich zanieczyszczenia. Preferowane powinno być wykorzystanie istniejących powierzchni utwardzonych. Niezbędne jest także posługiwanie się sprzętem sprawnym technicznie oraz prowadzenie reżimu technologicznego w gospodarowaniu paliwami i smarami na terenie budowy. Wszelkie substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego należy przechowywać w miejscu wydzielonym w sposób niezagrażający środowisku gruntowo-wodnemu na uszczelnionym podłożu, które w miarę możliwości należy zadaszyć. Ponadto bazy budowy należy wyposażać w odpowiednią ilość materiałów i środków neutralizacji wycieków – takich jak np. maty sorbentowe, sorbenty granulowane, substancje neutralizujące, rękawy sorbentowe służące do blokowania rozlewów. Wszelkie wycieki należy niezwłocznie neutralizować. Tak zastosowane rozwiązanie kompleksowe polegające na odizolowaniu czynnika zanieczyszczającego i na jego likwidacji, pozwoli

uniknąć np. rozjeżdżania wycieków pod kołami pojazdów. Nie należy dokonywać w obszarze baz budowy i placu budowy żadnych napraw sprzętu mechanicznego oraz tankować paliwa. Po zakończeniu inwestycji tereny przyległe oraz obszary baz budowy należy przywrócić do stanu pierwotnego poprzez nadanie lub przywrócenie im wartości użytkowych.

Planowana inwestycja położona jest w całości w granicach obszaru chronionego krajobrazu „Przemęcko-Wschowskiego i Kompleksu Leśnego Włoszakowice”, ponadto częściowo przebiega przez obszar Natura 2000 PLB 300011 „Pojezierze Sławskie”, obszar Natura 2000 PLB 300004 „Wielki Łęg Obrzański” i „Przemęcki Park Krajobrazowy”.

Planowana do realizacji inwestycja zakłada zachowanie istniejącego przebiegu drogi. Nie będzie ona stanowiła nowej bariery. Pas drogowy na odcinkach drogi przebiegających przez obszary Natura 2000 i jego sąsiedztwo nie stanowi atrakcyjnego siedliska dla gatunków ptaków, które są przedmiotami ochrony na obszarach Natura 2000: PLB 300011 „Pojezierze Sławskie” i , PLB 300004 „Wielki Łęg Obrzański”. W pasie o szerokości 25 m od skraju jezdni stwierdzono występowanie tylko jednego gatunku będącego przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000: „Pojezierze Sławskie” – bąka. Gatunek ten jest związany z roślinnością szuwarową na brzegach zbiorników wodnych. W wyniku realizacji inwestycji nie dojdzie do zniszczenia siedliska. Brak występowania przedmiotów ochrony w rejonie planowanej inwestycji potwierdzają wyniki inwentaryzacji ornitologicznej Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000: PLB 300011 „Pojezierze Sławskie” (II etap) przedstawione w opracowaniu wykonanym na zlecenie GDOŚ przez ECO-EXPERT, Szczecin 2011, inwentaryzacji wielkoobszarowej siedlisk przyrodniczych i gatunków w aspekcie sieci Natura 2000 w Polsce” wykonanej przez Biuro Urządzania Lasu i Geodezji Leśnej w latach 2006-2007 oraz „inwentaryzacji gatunków dziko żyjącego ptactwa w wybranych wyznaczonych obszarach specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 oraz obszarach proponowanych do wyznaczenia” wykonanej przez Biuro Urządzania Lasu i Geodezji Leśnej w 2008 roku. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie przewiduje negatywnego wpływu na gatunki lub siedliska gatunków, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami.

Wzdłuż drogi, jak również na niektórych odcinkach drogi bezpośrednio w rowach rosną drzewa i krzewy, które będą kolidowały z regulacją rowów. Ze względu na konieczność usunięcia 988 drzew i 2250 m² krzewów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zobowiązał Inwestora do wprowadzenia nasadzeń kompensujących straty wynikające z wycięcia drzew i krzewów w ilości co najmniej takiej w jakiej zostaną usunięte, przy czym do obsadzeń należy wykorzystać wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów. Warunek stosowania drzew i krzewów rodzimych gatunków wynika z położenia inwestycji na obszarach objętych formami ochrony przyrody oraz przepisu art. 120 ust.1, w związku z art. 120 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.). Na Inwestora nałożono także warunki dotyczące drzew nie przeznaczonych do wycinki. Należy je zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe drzew zabezpieczyć przed przesuszeniem. Ponadto nie należy lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych w odległości mniejszej niż 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa.

Teren inwestycji nie stanowi dla występujących tam gatunków atrakcyjnego miejsca żerowania i reprodukcji. Wszystkie odnotowane podczas inwentaryzacji taksony należą do licznych, szeroko rozpowszechnionych i niezagrożonych wyginieciem. W obrębie pasa drogowego występowały gatunki ptaków których gniazdowanie w otoczeniu drogi oceniono jako prawdopodobne, ale z uwagi na to, że są to gatunki pospolite, a odpowiednie dla nich siedliska występują w wielu miejscach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, iż realizacja inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu lokalnych populacji.

Ze względu na to, że zadrzewienia są zwykle siedliskiem ptaków, wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 lipca a 14 marca, tj. poza okresem lęgowym

ptaków. W razie konieczności wykonania wycinki poza ww. terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych.

Podczas inwentaryzacji na jednym z drzew kolidujących z inwestycją (jesion wyniosły rosnący ok. 1,2 km na południe od Wielenia) stwierdzono występowanie dwóch gatunków owadów podlegających ochronie ścisłej: kwietnica okazała *Protaetia aeruginosa* oraz ciółek matowy *Dorcus parallelipedus*. W związku z powyższym, zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska konieczne będzie zastosowanie działań minimalizujących wpływ na te gatunki. Drzewo będące siedliskiem chronionych owadów po wycięciu należy przewieźć do lasu bądź zadrzewienia, w którym znajdują się drzewa, stanowiące potencjalne siedliska owadów. Zabieg ten umożliwi dalszy rozwój ciółka matowego, który może również rozwijać się w drzewie leżącym. W przypadku kwietnicy okazałej przewiezienie drzewa w inne miejsce pozwoli na dokończenie rozwoju występujących w nim larw. Dobre zdolności dyspersyjne pozwolą owadom na znalezienie nowego siedliska.

W obrębie planowanej inwestycji stwierdzono również trzy mrowiska mrówek z grupy *Formica rufa*, podlegające ochronie prawnej, które w związku z rozbudową drogi należy przenieść w miejsce odpowiadające warunkom siedliskowym miejsca, z którego mrowiska będą translokowane. Przenoszenie mrowisk musi odbywać się pod nadzorem entomologa, w okresie wiosennym, we wczesnych godzinach porannych, kiedy większość mrówek znajduje się wewnątrz gniazda. Do transportu mrówek należy stosować specjalistyczny sprzęt – tzw. „worek Podkówki”. Przeniesione kopce ogrodzić. Ogrodzenie może być prowizoryczne, ma ono na celu zapewnienie mrówkom bezpieczeństwa w okresie adaptacyjny.

W obrębie rozbudowywanej drogi nie stwierdzono miejsc szczególnie atrakcyjnych dla płazów i gadów czy ssaków. Stwierdzenia osobników tych gromad były nieliczne. W związku z tym, a także dlatego, że inwestycja stanowi rozbudowę drogi po istniejącym śladzie, która nie stanie się nową barierą dla zwierząt i nie spowoduje przecięcia lokalnych szlaków migracyjnych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie przewiduje znaczącego wpływu inwestycji na tę grupę zwierząt. Autorzy raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko zaproponowali, aby budowany na Południowym Kanale Obry most spełnił jednocześnie funkcję przejścia dla płazów i małych zwierząt wielkości lisa, zająca. Dotychczasowy most umożliwiał migrację zwierząt, jednak miał znacznie mniejsze parametry. W wyniku realizacji inwestycji możliwość przemieszczania się zwierząt znacznie się poprawi.

Na badanym terenie odnotowano dziewięć gatunków roślin i grzybów objętych ochroną prawną: dwa porosty: chrobotek reniferowy *Cladonia rangiferina* i chrobotek smukły *Cladonia ciliata*; trzy mchy: brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi* i widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum*; cztery rośliny naczyniowe: bluszcz pospolity *Hedera helix*, kocanki piaszkowe *Helichrysum anrenarium*, kruszyna pospolita *Frangula alnus* i grązel żółty *Nuphar lutea*. Wszystkie te gatunki należą do pospolitych w Wielkopolsce. Część stanowisk znajduje się poza pasem drogowym. W raporcie stwierdzono, że nawet w przypadku zniszczenia wszystkich stwierdzonych lokalizacji tych gatunków i tak można wykluczyć znaczące negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na ich populacje. W związku z realizacją planowanej inwestycji zaplanowano działania, które naruszają zakazy obowiązujące w stosunku do dziko występujących gatunków roślin grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową, w związku z czym konieczne jest uzyskanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów w trybie określonym w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Zgodnie z treścią raportu objęty inwestycją odcinek drogi przecina obszar strefy zwykłej ochrony archeologicznej (w rejonie Kanału Kaszczorskiego w obrębie wsi Wieleń), oraz graniczy z obszarem ścisłej strefy ochrony archeologicznej (na południe od granicy pomiędzy gminami Przemęt i Wijewo). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wskazał, że wszelkie działania w jej obrębie należy uzgodnić z leszczyńską delegaturą Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Na południe od wsi Wijewo droga graniczy z dwoma obszarami zwykłej ochrony (obserwacji) archeologicznej. W związku z charakterem i zasięgiem prac Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przewiduje, że rozbudowa drogi nie wpłynie w istotny sposób na rozpoznane obszary i obiekty związane z ochroną dziedzictwa kulturowego. Ponieważ inwestycja prowadzona będzie po istniejącym śladzie i nie będzie się wiązała z zajęciem nowych terenów, nie będzie dochodziło do ingerencji w tereny, na których mogłyby znajdować się nowe, niezidentyfikowane do tej pory stanowiska archeologiczne.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu stwierdził, iż przyjęte rozwiązania zapewnią minimalizację negatywnego wpływu na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w przepisach, jeżeli spełnione będą warunki określone w raporcie oddziaływania na środowisko i w uzupełnieniu raportu oraz nałożone na Inwestora w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Po uzyskaniu powyższych uzgodnień pismem znak RNP.6220.1.2011 z dnia 16 stycznia 2011 roku poinformowano wnioskodawcę i strony postępowania o możliwości zapoznania się z aktami sprawy lub uzyskania wyjaśnień w sprawie oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 7 dni. Strony postępowania zostały poinformowane przez obwieszczenie, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z 2008 r. ze zm.) W wyznaczonym terminie nie złożono żadnych uwag ani wniosków.

Wójt Gminy Przemęt po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, uwzględniając uzyskane opinie i uzgodnienia. Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest kompletny i wiarygodny, uwzględnia wszelkie aspekty przewidziane w przepisach. Po uzupełnieniu spełnia wymogi ustawy oraz warunki nałożone przez organy uzupełniające.

W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w jego uzupełnieniu zawarto analizę oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), obszary podlegające ochronie akustycznej zlokalizowane przy analizowanym odcinku drogowym takie występują w rejonie miejscowości Mochy, Kaszczor, Wieleń, Wijewo oraz Radomyśl. Najbliższe budynki mieszkalne, w tych miejscowościach, usytuowane są w odległości od 4 do 15 m od osi istniejącej drogi. W ich rejonie wyznaczono punkty obliczeniowe poziomu hałasu. Wartości dopuszczalne poziomu dźwięku od hałasów komunikacyjnych dla powyższego terenu wynoszą 60 dB(A) dla 16 godzin pory dziennej i 50 dB(A) dla 8 godzin pory nocnej. Do obliczeń akustycznych przyjęto na rozbudowywanym odcinku drogi prędkość w obszarze zabudowanym 50/60 km/h, natomiast w terenie niezabudowanym 80 km/h. Parametry ruchu na analizowanej drodze wojewódzkiej dla poszczególnych lat prognozy określono dla normowych odcinków czasu pory dziennej i nocnej, uwzględniając podział na pojazdy lekkie i ciężkie, według którego wykonano obliczenia w wytypowanych punktach wartości poziomu równoważnego hałasu dla pory dziennej i nocnej. Przyjęto przy tym zasadę podziału dobowego natężenia ruchu, określoną na podstawie pomiarów ruchu.

Istniejąca droga stanowi źródło bezpośredniego, stałego i długoterminowego oddziaływania na tereny wymagające ochrony przed hałasem. Przeprowadzone obliczenia oddziaływania akustycznego na środowisko, wykonane dla najdalszego horyzontu czasowego wykazały, że przy braku odpowiednich działań będzie dochodzić do przekroczenia wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu na terenach chronionych akustycznie. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmniejszeniem wielkości emisji hałasu i poprawą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Analiza akustyczna uwzględniająca projektowane środki przeciwhałasowe wykazała, że nawet dla najdalszego horyzontu czasowego, tj. dla roku 2025, inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. W związku z powyższym, w celu zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych na terenach podlegających ochronie, zgodnie z propozycją zawartą w raporcie i z zaleceniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Wójt Gminy Przemęt nałożył na Inwestora warunek zastosowania na wskazanych poniżej odcinkach drogi tzw. cichej nawierzchni o minimalnej skuteczności obniżenia emisji hałasu wynoszącej 7 dB w odniesieniu do nawierzchni betonu asfaltowego:

- od km 43+296 do km 46+500 we wsi Mochy,
- od km 48+700 do km 50+100 we wsi Kaszczor,
- od km 50+700 do km 51+750 we wsi Wieleń,
- od km 54+500 do km 56+200 we wsi Wijewo,
- od km 57+800 do km 58+500 i od km 59+150 do km 59+600 we wsi Radomyśl.

Poza wymienionymi powyżej odcinkami droga przebiega w odległości zapewniającej zachowanie właściwego klimatu akustycznego w rejonie zabudowy mieszkaniowej.

Zgodnie z propozycjami działań ochronnych przedstawionymi w raporcie oddziaływania na środowisko, najprostszym działaniem o charakterze organizacyjnym jest ograniczenie prędkości ruchu pojazdów. Tereny chronione akustycznie, występujące wzdłuż analizowanego odcinka drogi generalnie można zaliczyć do obszarów zabudowanych, na których obowiązują ograniczenia prędkości wynikające z przepisów o ruchu drogowym. W związku z powyższym zaleca się ograniczenie prędkości pojazdów w ciągu całej doby do 50 km/h, co zmniejszy emisję hałasu o około 1 dB(A).

Z uwagi na lokalizację zabudowy mieszkaniowej w bliskiej odległości od drogi, dla której należy zapewnić dojazd do posesji oraz lokalizację w rejonie skrzyżowań, na których wymagane jest zachowanie widoczności, dla istniejącego przebiegu drogi, nie jest możliwa budowa ekranów akustycznych.

Prowadzona rozbudowa ma na celu poprawę stanu technicznego drogi i bezpieczeństwa ruchu. Zniszczona nawierzchnia drogi (spękania, koleiny itp.) jest źródłem dodatkowego hałasu. Naprawa zniszczonej nawierzchni obniży poziom hałasu emitowanego przez przejeżdżające pojazdy o wielkości rzędu 3 - 5 dB(A). Z analizy powyższych rozwiązań wynika, iż wymiana całej konstrukcji drogi spowoduje zmniejszenie emisji hałasu, co wpłynie korzystnie na tereny podlegające ochronie akustycznej.

Z uwagi na fakt, iż na etapie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić uciążliwość akustyczna związana z prowadzeniem prac budowlanych, Wójt Gminy Przemęt zgodnie z zaleceniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, zobowiązał inwestora do prowadzenia prac budowlanych w fazie realizacji zlokalizowanych w pobliżu terenów podlegających ochronie przed hałasem, jedynie w porze dziennej, tj. w godzinach między 6:00 a 22:00.

W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, dokonano analizy wpływu eksploatacji przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego. W wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów wydalone są następujące podstawowe zanieczyszczenia: tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory, pył zawieszony. Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu),

gdyż ich emisja jest największa i ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia.

Analiza wyników wykazuje, że wzdłuż rozbudowywanych odcinków drogi w latach 2013 i 2025 maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń już na obszarze jezdni nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i średniorocznych w stosunku do norm określonych z uwagi na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin. Największe stężenia zostaną osiągnięte w roku 2013, a maksymalne stężenia jednogodzinne najbardziej uciążliwych tlenków azotu osiągną wartość $37,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (18,7 % normy) i wystąpią na obszarze jezdni. Maksymalne stężenia średnioroczne tlenków azotu wyniosą $4,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (10,3 % normy). Największe stężenia jednogodzinne zanieczyszczeń wystąpią na pierwszym odcinku rozbudowywanej drogi, to jest na odcinku pomiędzy mostem na Południowym Kanale Obry i wsią Kaszczor. Stężenia na drugim odcinku drogi wojewódzkiej nr 305 będą stanowić około 75 % stężeń występujących na pierwszym rozbudowywanym odcinku. Emisje związane z eksploatacją drogi nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2008 r. Nr 47, poz. 281) 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 2010 r. Nr 16, poz. 87), poza terenem do którego Inwestor posiada tytuł prawny. Z uwagi na to, że poziom maksymalnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń nie będzie przekraczać dopuszczalnych wartości odniesienia, nie będzie wymagane utworzenie pasów zieleni izolacyjnej ze względu na ochronę powietrza.

W przypadku rozbudowy istniejącej drogi, bez zmiany jej przebiegu, decydujący wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie drogi będzie mieć wielkość natężenia ruchu. Planowana inwestycja praktycznie nie zmieni wpływu drogi na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w pobliżu jej przebiegu w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych będą prace ziemne i procesy spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn budowlanych. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwają się będą w miarę postępowania prac budowlanych. Emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

W związku z powyższym, spełnione są wymagania w zakresie ochrony powietrza określone w przepisach prawa.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, planowana inwestycja pod względem hydrogeologicznym jest położona na obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 304 - Zbiornik międzymorenowy Zbąszyń. W bezpośrednim sąsiedztwie ocenianego fragmentu drogi brak jest ujęć wykorzystywanych w zbiorowym zaopatrzeniu ludności w wodę do picia. W oparciu o analizę budowy geologicznej oraz warunków hydrogeologicznych przedstawioną w raporcie stwierdzono, że rozbudowywana droga może stanowić potencjalne zagrożenie dla wód podziemnych poziomu gruntowego, występującego na całym odcinku drogi, gdyż wody te nie posiadają naturalnej izolacji przed przenikaniem do nich z pasa drogowego wszelkich zanieczyszczeń. Ponadto poziom ten charakteryzuje się płytkim zaleganiem zwierciadła wody pod powierzchnią terenu. Wyniki badania wód podziemnych na analizowanych ujęciach wody, pokazują, że dotychczasowa eksploatacja drogi nie spowodowała zmian jakości wód, które można wiązać by w jakiś sposób z przedmiotową drogą. W tej sytuacji należy stwierdzić, że zagrożenie ze strony drogi jest nieduże, a dotychczasowe rozwiązania

techniczne w sposób skuteczny chroniły środowisko wód podziemnych i tym samym wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem pochodzącym z pasa drogowego. Odwodnienie analizowanego terenu odbywa się przy wykorzystaniu licznych kanałów i rowów. Ponadto, występuje liczna sieć rowów melioracyjnych nie posiadających ujścia. Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez przydrożne rowy trawiaste oraz poprzez istniejącą kanalizację deszczową (na odcinkach zlokalizowanych na terenach zabudowanych). Zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Wójt Gminy Przemęt nałożył na Inwestora warunek obsiania koryt rowów nasionami traw, przystosowanych do lokalnych warunków glebowych oraz utrzymywania na nich w trakcie eksploatacji gęstej, wysoko kosztowanej pokrywy trawiastej. Analiza dokumentacji wykazała, że przyjęta w raporcie efektywność oczyszczania na poziomie min. 40% dla zawiesin ogólnych i min. 20% dla węglowodorów ropopochodnych zapewni skuteczne oczyszczanie wód opadowych i roztopowych, pochodzących z przedmiotowego odcinka układu komunikacyjnego. Drogi są obiektami o określonym stopniu uciążliwości dla środowiska ze względu na możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, zanieczyszczeniami mineralnymi oraz wszelkimi substancjami wielorakiego pochodzenia, jakimi są na przykład gazy spalinowe, produkty ścierania opon i zużycia elementów pojazdów, niewłaściwie transportowane materiały sypkie i płynne, pył opadający z powietrza, substancje wymywane z materiałów stosowanych do budowy drogi, sól i piasek do posypywania dróg w okresie zimowym i podobne. Zanieczyszczenia te są spłukiwane z powierzchni drogi podczas opadów atmosferycznych i spływów roztopowych. Obecność w ciągu drogi mostów i przepustów nad ciekami może wiązać się z realnym zagrożeniem dla środowiska wodnego, wynikającym z przedostawania się tych substancji wprost do cieku. Niezwykle istotne jest więc zastosowanie zabezpieczeń ukierunkowanych na ujęcie i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poza newralgiczny teren. Z dokumentacji wynika, że w wyniku budowy nowego mostu na Południowym Kanale Obry nie dojdzie do wystąpienia zmian warunków hydrologicznych w kanale, gdyż przyczółki obiektu zlokalizowane zostaną poza jego korytem. Projektowany most będzie obiektem jednoprzęsłowym, w związku z czym jego realizacja nie spowoduje konieczności ingerencji w koryto kanału. Zakres remontu istniejącego mostu nie obejmuje prac mogących powodować zmiany w dotychczasowym sposobie odwodnienia tego obiektu. W związku z planowaną przebudową istniejących oraz budową nowych przepustów, służących do przeprowadzania cieków pod analizowaną drogą, zobowiązano Inwestora do zaprojektowania tych budowli inżynierskich w sposób, który nie doprowadzi do zmian stosunków hydrologicznych w przecinanych przez analizowany odcinek drogi ciekach. Drogi mogą być też źródłem zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego podczas nagłych gwałtownych i nieprzewidzianych awarii pojazdów transportujących niebezpieczne materiały, stanowiące istotne zagrożenie w przypadku przedostania się ich do środowiska wodnego i gruntowo-wodnego. W celu zabezpieczenia odbiorników wód opadowych i roztopowych przed niekontrolowanym zrzutem substancji niebezpiecznych, Wójt Gminy Przemęt zgodnie z zaleceniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zobowiązał Inwestora do zainstalowania na wylotach z rowów i kolektorów deszczowych zastawek odcinających i klap zwrotnych, umożliwiających zatrzymanie zanieczyszczeń do czasu przyjazdu odpowiednich służb.

Do zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego może dojść nie tylko podczas eksploatacji drogi, ale również podczas jej rozbudowy. Dlatego szczególną uwagę należy zwrócić na zorganizowanie placu budowy oraz stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych do budowy drogi.

Na etapie budowy nie wystąpi konieczność poboru wody na cele technologiczne. W technologii budowy będą wykorzystywane materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku. Nie będą powstawały ścieki przemysłowe wymagające

odpowiedniego zagospodarowania. Właściwe zagospodarowanie ścieków bytowych powstających na etapie realizacji będzie zapewnione poprzez wyposażenie zaplecza budowy w przenośne kabiny sanitarne objęte serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w przedmiotowym zakresie.

Rozwiązania wskazane w raporcie w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami występującymi na etapie realizacji inwestycji, znalazły swoje odzwierciedlenie w warunkach nałożonych przez Wójta Gminy Przemęt zgodnie z zaleceniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Masy ziemne powstające w trakcie realizacji inwestycji należy w miarę możliwości wykorzystywać ponownie, pod warunkiem, że nie przekraczają standardów jakości gleby i ziemi określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. z 2002 r. Nr 165, poz. 1359). W związku z naturalnymi wartościami odżywczymi zawartymi w humusie, w przypadku usuwania humusu poza obecnym pasem drogowym, należy warstwę urodzajną ziemi zdjąć oddzielnie od pozostałego gruntu i przechowywać w osobnym miejscu w przyzmacz, poza obszarem prowadzonych robót ziemnych. Ponadto, przy wyznaczaniu terenów pod bazę budowy należy wyłączyć jej lokalizację w odległości mniejszej niż 400 m od wód i cieków powierzchniowych, aby wykluczyć ryzyko bezpośredniego ich zanieczyszczenia. Preferowane powinno być wykorzystanie istniejących powierzchni utwardzonych. Niezbędne jest także posługiwanie się sprzętem sprawnym technicznie oraz prowadzenie reżimu technologicznego w gospodarowaniu paliwami i smarami na terenie budowy. Wszelkie substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego należy przechowywać w miejscu wydzielonym w sposób niezagrażający środowisku gruntowo-wodnemu na uszczelnionym podłożu, które w miarę możliwości należy zadasyć. Ponadto bazy budowy należy wyposażać w odpowiednią ilość materiałów i środków neutralizacji wycieków – takich jak np. maty sorbentowe, sorbenty granulowane, substancje neutralizujące, rękawy sorbentowe służące do blokowania rozlewów. Wszelkie wycieki należy niezwłocznie neutralizować. Nie należy dokonywać w obszarze baz budowy i placu budowy żadnych napraw sprzętu mechanicznego oraz tankować paliwa.

Po zakończonych pracach budowlanych dno koryta zostanie umocnione. Po zakończeniu inwestycji tereny przyległe oraz obszary baz budowy należy przywrócić do stanu pierwotnego poprzez nadanie lub przywrócenie im wartości użytkowych.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska wodnego i gruntowo-wodnego przy spełnieniu warunków określonych w przedstawionej dokumentacji i w niniejszej decyzji. Zaproponowany sposób odwodnienia analizowanego odcinka drogi zapewni skuteczne wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodnego i gruntowo-wodnego obszaru poddanego analizie. Przy zastosowaniu rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej wskazanych w postanowieniu, droga nie stanowi zagrożenia dla jakości wód podziemnych. Jedynym zagrożeniem mogą być nieprzewidziane awarie w postaci wypadków drogowych z udziałem autocystern przewożących substancje niebezpieczne, jednak czas migracji zanieczyszczeń przez strefę aeracji daje możliwość interwencji służb ratowniczych, w tym neutralizację skażeń. Na wykonanie kompleksowego odwodnienia całej trasy należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne. Pozwolenie wodnoprawne może na Inwestora nałożyć obowiązek prowadzenia monitoringu zanieczyszczeń w ściekach deszczowych, odprowadzanych do wód powierzchniowych lub do gruntu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się z powstawaniem odpadów, których gospodarowanie winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku o odpadach (Dz. U. z 2007 roku, nr 39, poz. 251 ze zm.) oraz przepisami szczególnymi. W związku z przedmiotowym przedsięwzięciem na poszczególnych jego etapach będą wytwarzane zarówno odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Inwestor ma

obowiązek na 30 dni przed rozpoczęciem działalności złożyć informację o wytwarzanych odpadach oraz sposobach gospodarowania tymi odpadami, uregulować stan formalno-prawny w zakresie gospodarki odpadami zgodnie z art. 24 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku o odpadach (Dz. U. Nr 185 z 2010 roku, poz. 1241 ze zm). Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonawca robót ze względu na prognozę, że odpady niebezpieczne będą powstawały w ilości powyżej 100 kg, wystąpi o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami, jako wytwórca nie posiadający instalacji. W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe, budowa nawierzchni, prace pomocnicze. Odpady powstające podczas budowy (masy ziemne, gruz, asfalt) w miarę możliwości będą wykorzystywane na terenie inwestycji, pozostałe będą przekazywane innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwoenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwianie). W fazie eksploatacji powstawać będą głównie odpady komunalne związane z utrzymaniem czystości i porządku.

Sposób zagospodarowania mas ziemnych zostanie określony w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W związku z tym, że powstała w wyniku prac ziemnych gleba i ziemia może być zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi, zgodnie z zaleceniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Wójt Gminy Przemęt nałożył warunek, aby powstałe i wykorzystywane ponownie na terenie inwestycji masy ziemne nie przekraczały standardów jakości gleby i ziemi. Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami zobligowano inwestora do selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach przedsięwzięcia odpadów, w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami. Ponadto, nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych, w miejscu utwardzonym, zabezpieczonym przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych. Zobowiązano inwestora do przekazywania odpadów w pierwszej kolejności do odzysku podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami, co przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie.

Przy założeniu że Inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z zapisami w raporcie i warunkami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie gospodarki odpadami.

W celu oceny oddziaływania na środowisko i obszary Natura 2000, przeprowadzono szczegółową inwentaryzację przyrodniczą (w okresie od kwietnia 2011 roku do września 2011 roku). Inwentaryzacją przyrodniczą objęto tereny bezpośrednio przyległe do drogi oraz jej bezpośrednie otoczenie w odległości do 25 m od skraju jezdni.

Pas drogowy na odcinkach drogi przebiegających przez obszary Natura 2000 i jego sąsiedztwo nie stanowi atrakcyjnego siedliska dla gatunków ptaków, które są przedmiotami ochrony na obszarach Natura 2000: PLB 300011 „Pojezierze Sławskie” i , PLB 300004 „Wielki Łęg Obrzański”. W pasie o szerokości 25 m od skraju jezdni stwierdzono występowanie tylko jednego gatunku będącego przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000: „Pojezierze Sławskie” – bąka. W wyniku realizacji inwestycji nie dojdzie do zniszczenia siedliska (gatunek związany z roślinnością szuwarową na brzegach zbiorników wodnych). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska potwierdził brak występowania przedmiotów ochrony w rejonie planowanej inwestycji na podstawie wyników inwentaryzacji ornitologicznych.

Teren inwestycji nie stanowi dla występujących tam gatunków atrakcyjnego miejsca żerowania i reprodukcji. Wszystkie odnotowane podczas inwentaryzacji taksony należą do licznych, szeroko rozpowszechnionych i niezagrożonych wyginieciem. W obrębie pasa

drogowego występowały gatunki ptaków których gniazdowanie w otoczeniu drogi oceniono jako prawdopodobne, ale z uwagi na to, że są to gatunki pospolite, a odpowiednie dla nich siedliska występują w wielu miejscach, stąd uznano, iż realizacja inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu lokalnych populacji.

Podczas inwentaryzacji na jednym z drzew kolidujących z inwestycją (jesion wyniosły rosnący ok. 1,2 km na południe od Wielenia) stwierdzono występowanie dwóch gatunków owadów podlegających ochronie ścisłej: kwietnica okazała *Protaetia aeruginosa* oraz ciótek matowy *Dorcus parallelipedus*. W związku z powyższym, zgodnie z propozycją zawartą w raporcie oraz z zaleceniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Wójt Gminy Przemęt nakazał zastosowanie działań minimalizujących wpływ na te gatunki. Drzewo będące siedliskiem chronionych owadów po wycięciu należy przewieźć do lasu bądź zadrzewienia, w którym znajdują się drzewa, stanowiące potencjalne siedliska owadów. Zabieg ten umożliwi owadom dalszy rozwój oraz znalezienie nowego siedliska.

W obrębie planowanej inwestycji stwierdzono również trzy mrowiska mrówek z grupy *Formica rufa*, podlegające ochronie prawnej, które w związku z rozbudową drogi należy przenieść w miejsce odpowiadające warunkom siedliskowym miejsca, z którego mrowiska będą translokowane. Przenoszenie mrowisk musi odbywać się pod nadzorem entomologa, w okresie wiosennym, we wczesnych godzinach porannych, kiedy większość mrówek znajduje się wewnątrz gniazda. Do transportu mrówek należy stosować specjalistyczny sprzęt – tzw. „worek Podkówki”. Przeniesienie kopce ogrodzić. Ogrodzenie może być prowizoryczne, ma ono na celu zapewnienie mrówkom bezpieczeństwa w okresie adaptacyjnym.

W obrębie rozbudowywanej drogi nie stwierdzono miejsc szczególnie atrakcyjnych dla płazów i gadów czy ssaków. Stwierdzenia osobników tych gromad były nieliczne. W związku z tym, a także dlatego, że inwestycja stanowi rozbudowę drogi po istniejącym śladzie, która nie stanie się nową barierą dla zwierząt i nie spowoduje przecięcia lokalnych szlaków migracyjnych, nie przewiduje się znaczącego wpływu inwestycji na tę grupę zwierząt. W raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko zaproponowano, aby budowany na Południowym Kanale Obry most spełnił jednocześnie funkcję przejścia dla płazów i małych zwierząt wielkości lisa, zająca. Dotychczasowy most umożliwiał migrację zwierząt, jednak miał znacznie mniejsze parametry. W wyniku realizacji inwestycji możliwość przemieszczania się zwierząt znacznie się poprawi.

Na badanym terenie odnotowano dziewięć gatunków roślin i grzybów objętych ochroną prawną:

- dwa porosty: chrobotek reniferowy *Cladonia rangiferina* i chrobotek smukły *Cladonia ciliata*
- trzy mchy: brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi* i widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum*
- cztery rośliny naczyniowe: bluszcz pospolity *Hedera helix*, kocanki piaskowe *Helichrysum anrenarium*, kruszyna pospolita *Frangula alnus* i grązel żółty *Nuphar lutea*.

Wszystkie te gatunki należą do pospolitych w Wielkopolsce. Część stanowisk znajduje się poza pasem drogowym. W raporcie stwierdzono, że nawet w przypadku zniszczenia wszystkich stwierdzonych lokalizacji tych gatunków i tak można wykluczyć znaczące negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na ich populacje. W związku z realizacją planowanej inwestycji zaplanowano działania, które naruszają zakazy obowiązujące w stosunku do dziko występujących gatunków roślin grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową, w związku z czym konieczne jest uzyskanie zezwolenia na odstąpienie od zakazów w trybie określonym w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Biorąc pod uwagę ograniczenie prac do istniejącego pasa drogowego, największy wpływ na środowisko będzie miało usunięcie drzew i krzewów (988 drzew i 2250 m² krzewów), które będą kolidowały z regulacją rowów. Ze względu na konieczność ich usunięcia, Inwestor został zobowiązany do wprowadzenia nasadzeń kompensujących straty wynikające z wycięcia drzew i krzewów w ilości co najmniej takiej w jakiej zostaną usunięte, przy czym do obsadzeń należy wykorzystać wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów. Warunek stosowania drzew i krzewów rodzimych gatunków wynika z położenia inwestycji na obszarach objętych formami ochrony przyrody oraz przepisu art. 120 ust.1, w związku z art. 120 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 roku Nr 151, poz. 1220 ze zm.). Ze względu na to, że zadrzewienia są zwykle siedliskiem ptaków, wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 lipca a 14 marca, tj. poza okresem lęgowym ptaków. W razie konieczności wykonania wycinki poza ww. terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych. Na Inwestora nałożono także warunki dotyczące drzew nie przeznaczonych do wycinki. Należy je zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe drzew zabezpieczyć przed przesuszeniem. Ponadto nie należy lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych w odległości mniejszej niż 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa. Drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac powinno się poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu analizowanej inwestycji na obiekty zabytkowe w rozumieniu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.). Jeśli odkryty zostanie przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie iż jest on zabytkiem, należy: wstrzymać wszelkie roboty ziemne mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub Wójta Gminy Przemęt. Zgodnie z treścią raportu objęty inwestycją odcinek drogi przecina obszar strefy zwykłej ochrony archeologicznej (w rejonie Kanału Kaszczorskiego w obrębie wsi Wieleń), graniczy z dwoma obszarami zwykłej ochrony (obserwacji) archeologicznej na południe od wsi Wijewo, oraz graniczy z obszarem ścisłej strefy ochrony archeologicznej (na południe od granicy pomiędzy gminami Przemęt i Wijewo). Wszelkie działania w obrębie ścisłej strefy ochrony archeologicznej należy uzgodnić z leszczyńską delegaturą Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W przypadku odkrycia w trakcie prowadzenia prac ziemnych kopalnych szczątków roślin lub zwierząt, należy powiadomić o tym niezwłocznie wojewodę, a jeżeli nie jest to możliwe, Wójta Gminy Przemęt.

Ze względu na charakter i zasięgi prac przewiduje się, że rozbudowa drogi nie wpłynie w istotny sposób na rozpoznane obszary i obiekty związane z ochroną dziedzictwa kulturowego. Ponieważ inwestycja prowadzona będzie po istniejącym śladzie i nie będzie się wiązała z zajęciem nowych terenów, nie będzie dochodziło do ingerencji w tereny, na których mogłyby znajdować się nowe, niezidentyfikowane do tej pory stanowiska archeologiczne.

Monitoring oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji nie jest konieczny. Wynikający z § 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824) obowiązek wykonywania okresowych pomiarów hałasu w środowisku co 5 lat w ramach generalnego pomiaru ruchu, jest niezależny od podjęcia działań mających na celu rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 305.

Dla planowanego przedsięwzięcie nie jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. Nr 25, poz. 150 z 2008 roku).

Planowana inwestycja nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii w rozumieniu art. 248, ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) Głównym zagrożeniem dla środowiska może być wystąpienie awarii z udziałem samochodów je przewożących. Sytuacje awaryjne na drodze mogą być spowodowane przede wszystkim przez ewentualne wypadki drogowe, w których uczestnikami będą pojazdy przewożące substancje niebezpieczne, głównie gazy, paliwa, rozpuszczalniki i inne substancje ciekłe. Podstawowymi jednostkami organizacyjnymi, powołanymi do zwalczania skutków takich zagrożeń są jednostki Państwowej Straży Pożarnej, posiadające stosowne instrukcje postępowania.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ może nałożyć na wnioskodawcę obowiązki przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia. Biorąc pod uwagę fakt, że oceniana inwestycja nie wiąże się z budową nowego przebiegu drogi, tylko z poprawą funkcjonowania istniejącej, a jej dotychczasowe funkcjonowanie nie powodowało uciążliwości, przeprowadzanie analizy porealizacyjnej nie jest konieczne.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10. ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z 2008 r.), pod warunkiem, 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 na środowisko.

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

Poprzez wypełnienie warunków niniejszej decyzji, oraz warunków określonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać negatywnie na środowisko. Przy rozpatrywaniu wniosku pod uwagę zostały wzięte wszystkie elementy środowiska.

W związku z powyższym po wnikliwym przeanalizowaniu wniosku inwestora, załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, raportu oddziaływania na środowisko oraz jego uzupełnienia a także uzyskanych opinii i uzgodnień orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lesznie ul. Słowiańska 54 za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Załączniki:

1. charakterystyka planowanego przedsięwzięcia,



Otrzymują:

(listem poleconym, za potwierdzeniem odbioru)

1. pełnomocnik:
Pani Lucja Czerwińska
„DROMOST” Sp. z o.o.
ul. Trójkole 3 b
61-693 Poznań
2. Inwestor:
Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
ul. Wilczak 51,
61-623 Poznań,

(obwieszczeniem)

3. Pozostałe Strony postępowania administracyjnego

Do wiadomości: (listem poleconym, za potwierdzeniem odbioru)

1. Wójt Gminy Wijewo
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wolsztynie
4. aa

Przygotowała:

Anna Tylińska, pok. nr 11 tel. 65/549 60 71 wew. 32

Załącznik nr 1
Do decyzji Wójta Gminy Przemęt
Nr 1/2012 z dnia 08.02.2012 roku
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji
przedsięwzięcia polegającego na:
„rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 305
od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie
do granicy województwa”
na terenie gminy Przemęt, powiat wolsztyński
oraz gminy Wijewo, powiat leszczyński,
województwo wielkopolskie,

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku około 19 km, od mostu na Południowym Kanale Obry włącznie do granicy województwa wielkopolskiego z województwem lubuskim (od km 43+119,00 do km 61+239,10). Odcinek objęty decyzją, przebiega przez miejscowości: Mochy, Kaszczor, Wieleń, Wijewo i Radomyśl, należące do dwóch gmin: Przemęt w powiecie wolsztyńskim i Wijewo w powiecie leszczyńskim. Otoczenie drogi stanowią zwarte oraz luźne zabudowania ww. miejscowości, pola uprawne, łąki i nieużytki oraz tereny leśne. Wzdłuż drogi, częściowo w rowach, rosną drzewa oraz krzewy, które będą kolidowały z regulacją tych rowów. Konieczność wyznaczenia tymczasowego objazdu, wiąże się z wycinką drzew i krzewów na powierzchni około 200 – 300 m².

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna posiada zmienną szerokość w granicach od 6,5 m (w przekroju drogowym na odcinkach biegnących pomiędzy miejscowościami) do około 7 m (w przekroju ulicznym na odcinkach biegnących przez miejscowości). Nawierzchnia na całej długości jest w różnym stopniu zniszczona. Na rozpatrywanym odcinku znajdują się dwa obiekty mostowe: most na Południowym Kanale Obry (w złym stanie technicznym) oraz most na Strudze Kaszczorskiej w miejscowości Wieleń (w zadowalającym stanie technicznym). Pierwszy z nich to konstrukcja żelbetowa trójprzęsłowa z nawierzchnią o szerokości 5,8 m, natomiast drugi to konstrukcja żelbetowa jednoprzęsłowa o szerokości jezdni 7,1 m. Celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji komunikacyjnej regionu. Inwestycja prowadzona będzie po istniejącym śladzie, zachowany zostanie istniejący przebieg drogi. Po rozbudowie droga posiadać będzie następujące parametry techniczne: klasę drogi G i kategorię ruchu KR4, prędkość projektową 70 km/h (60 km/h na terenie zabudowy); obciążenie nawierzchni: 115 kN; szerokość pasa ruchu: 3,25 m; szerokość nawierzchni: 6,5 m (przekrój drogowy), szerokość w przekroju ulicznym i półulicznym – bez zmian; szerokość korony drogi: zmienna według sytuacji terenowej; szerokość poboczny gruntowych: od 1,5 do 2 m. W zakresie przedmiotowej inwestycji zaplanowano również następujące rozwiązania: montaż skrajnych barier drogowych przy przepustach, wykraglenie skrzyżowań z drogami bocznymi oraz regulację wysp kierunkowych.

W ramach planowanej inwestycji wykonany zostanie nowy obiekt mostowy jednoprzęsłowy ze sprężonych belek prefabrykowanych w miejscu istniejącego mostu żelbetowego trójprzęsłowego na Południowym Kanale Obry. Most będzie posiadał rozpiętość 20,2 m i całkowitą długość 21,1 m oraz całkowitą szerokość 13,2 m. Szerokość jezdni na moście wyniesie 7m. Po obu stronach powstaną także chodniki o szerokości 1,5 m. Światło poziome mostu wyniesie 19,2 m a minimalna wysokość pod obiektem 2,15 m. Pod obiektem przewidziano pozostawienie po obu stronach rzeki pasów suchego terenu o szerokości 4,1 m. Ma to umożliwić migracje dziko żyjących zwierząt. Na czas przebudowy mostu wykonana zostanie droga objazdowa z mostem tymczasowym umożliwiającym utrzymanie ruchu

pojazdów na drodze (most składający się z 6 rur o średnicy 1620 mm układanych obok siebie, na rurach zostanie wykonana zasypka i tymczasowa nawierzchnia). Po wybudowaniu nowego obiektu droga objazdowa i most tymczasowy zostaną w całości rozebrane. Most ten odwadniany będzie dzięki spadkom poprzecznym i podłużnym do wpustów mostowych, połączonych z kolektorem Ø 200 mm, podwieszonym do konstrukcji mostu, odprowadzającym je docelowo do istniejącego rowu, położonego poza obrębem wałów przeciwpowodziowych. Zakres remontu nie obejmuje prac mogących powodować zmiany w dotychczasowym sposobie odwodnienia tego obiektu.

Inwestycja obejmuje również remont obiektu mostowego na Strudze Kaszczorskiej. Remont polegał będzie na: wzmocnieniu konstrukcji, wymianie izolacji, ułożeniu nowej nawierzchni jezdni i chodników, wymianie elementów wyposażenia i bezpieczeństwa ruchu, renowacji konstrukcji betonowej, odnowieniu umocnień skarp i stożków.

Planowana inwestycja ma na celu poprawę stanu technicznego drogi oraz bezpieczeństwa ruchu. Naprawa zniszczonej nawierzchni obniży poziom hałasu. Wykonana zostanie „cicha nawierzchnia” obniżająca emisję hałasu do środowiska, w stosunku do nawierzchni tradycyjnej o około 7 dB.

Przygotowała: Anna Tylińska, pok. nr 11 tel. 065 549 60 71 wew. 32

Województwo Wielkopolskie
Marszałek Województwa Wielkopolskiego

„DROMOST” s.p. z o.o.
WPLYNĘŁO

dnia

16.02.2012

ZAŁĄCZNIK NR 3

PLAN ORIENTACYJNY

