



**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**WOJEWÓDZTWO**  
**KUJAWSKO-POMORSKIE**

**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



*Mój region w Europie*

Zamawiający :	
	<b>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy</b> <b>ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz</b>
Opracował:	
	<b>Lafrentz Polska Sp. z o.o.</b> <b>ul. Kamiennogórska 22, 60-179 Poznań</b>
Nazwa zadania:	
<b>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło</b> <b>od km 0+000 do km 29+023 – Budowa obwodnicy m. Lubraniec</b>	
Opracowanie:	
<b>PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY</b> <b>CZEŚĆ OPISOWO-INFORMACYJNA</b>	
Adres obiektu:	
województwo: kujawsko-pomorskie powiat: włocławski	
Zakres robót budowlanych/kod CPV:	
<b>4510000-8</b> Przygotowanie terenu pod inwestycję <b>4511000-1</b> Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych, roboty ziemne <b>45111200-0</b> Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne <b>4520000-9</b> Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej <b>45220000-5</b> Roboty inżynieryjne i budowlane <b>45221000-2</b> Roboty budowlane w zakresie budowy mostów i tuneli, szypów i kolei podziemnej <b>45233000-9</b> Prace budowlane, fundamentowanie oraz powierzchniowe autostrad, dróg <b>45230000-8</b> Roboty budowlane dotyczące budowy rurociągów, ciągów komunikacyjnych i energetycznych do autostrad, dróg, lotnisk, kolei oraz wyrównywanie terenu <b>45231000-5</b> Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, ciągów komunikacyjnych i linii energetycznych <b>45340000-2</b> Instalowanie systemów oświetleniowych i sygnalizacyjnych <b>71320000-7</b> Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania	

*POZNAŃ, LISTOPAD 2018*  
*(zaktualizowano: kwiecień 2020)*



LAFRENTZ POLSKA Sp. z o.o.  
Poznań, ul. Kamiennogórska 22

*E. Kmiec*

mgr inż. Ewa Kmiec  
Upr. bud. Nr 7131/53/P/2001

**AUTOR OPRACOWANIA:**

<b>1. Nazwisko i imię autora</b>	<b>Ewa Kmiec</b>
<b>2. Nazwa firmy</b>	<b>Lafrentz Polska Sp. z o.o.</b>
<b>3. Adres</b>	<b>ul. Kamiennogórska 22, 60-179 Poznań</b>
<b>4. Telefon kontaktowy</b>	<b>48 666 862 547</b>
<b>5. Adres e-mail</b>	<b>ewa.kmiec@lafrentz.pl</b>



## SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU.....	7
FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO.....	7
1. OPIS OGÓLNY .....	9
1.1. Lokalizacja.....	9
1.2. Orientacja na mapie województwa .....	10
1.3. Plan orientacyjny .....	10
1.4. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.....	11
1.5. Zakres przedmiotu zamówienia .....	11
1.6. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia .....	15
2. WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.....	27
2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych.....	27
2.2. Wymagania techniczne.....	27
2.3. Wymagania materiałowe.....	38
2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty .....	38
2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy .....	38
2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót .....	39
2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych.....	40
II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO .....	49
1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.....	50
2. Oświadczenie Zamawiającego, stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.....	50
3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.....	50
4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego: .....	52
Załącznik nr 1: Wykaz cen	
Załącznik nr 2: Decyzja środowiskowa, postanowienie	
Załącznik nr 3: Specyfikacje na projektowanie – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 4: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych D-M.00.00.00 I ROBOTY DROGOWE – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 5: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych ROBOTY MOSTOWE – wersja elektroniczna	
Załącznik nr 6: Odwierty - wersja elektroniczna	
Załącznik nr 7: Uzgodnienia - wersja elektroniczna	
Załącznik nr 8: Rysunki - wersja elektroniczna	

***Rysunki (załącznik nr 8) stanowią materiał wyjściowy i pomocniczy do opracowania przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej, zawierają minimalne parametry/wymagania Zamawiającego i należy traktować je poglądowo.***



---

# **I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO**





---

## **1. OPIS OGÓLNY**

### **1.1. Lokalizacja**

Przedmiotem zamówienia określonym w niniejszym PFU jest:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023 – Budowa obwodnicy m. Lubraniec o długości około 5,270 km.

Początek projektowanej obwodnicy miasta Lubraniec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Koło należy zlokalizować za skrzyżowaniem z drogą gminną nr 190693C – strona lewa, w km 7+700,00 (wg km DW nr 270) jako skrzyżowanie skanalizowane typu rondo. Koniec projektowanej obwodnicy należy zlokalizować poprzez dowiązanie jej do drogi wojewódzkiej nr 270 w km 11+200,00 (wg km DW nr 270), jako skrzyżowanie skanalizowane typu rondo, skrzyżowanie z drogą gminną nr 190687C – strona lewa, oraz drogą gminną nr 190649C – strona prawa.

Projektowana obwodnica przebiega przez teren województwa kujawsko-pomorskiego, powiat włocławski, gminę Lubraniec obszar wiejski oraz następujące miejscowości: Lubraniec Parcele, Kolonia Piaski, Brzezina.

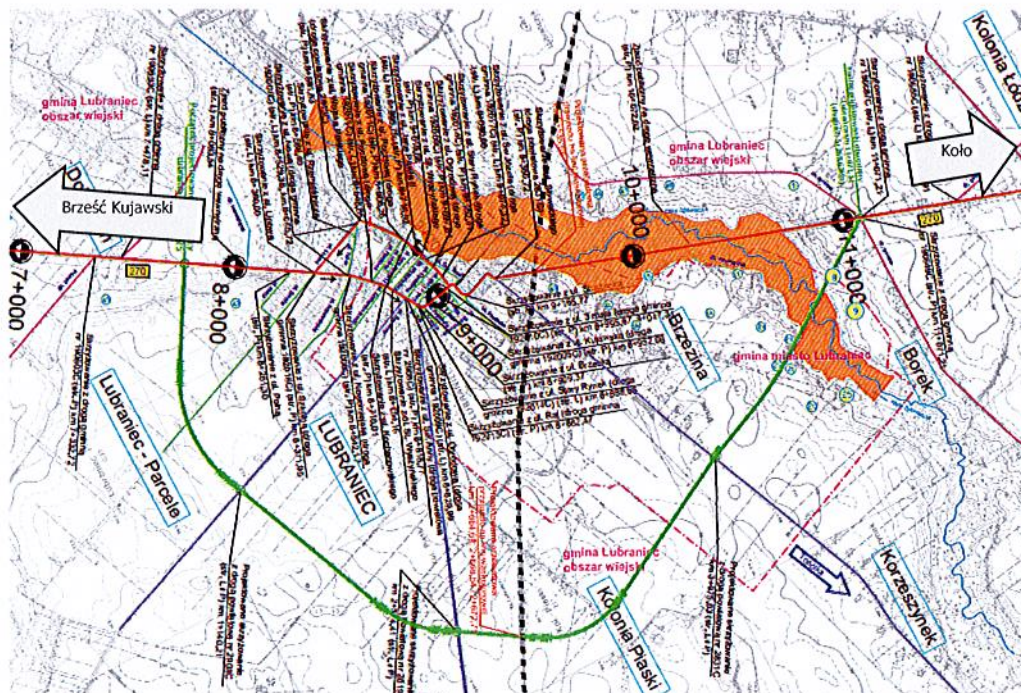
Projektowana trasa przechodzi po zachodniej stronie miasta, przez tereny zabudowane oraz użytkowane rolniczo (pola uprawne, łąki) oraz w niewielkim stopniu przez obszary leśne. Ponadto obwodnica krzyżuje się z nieczynną linią kolejki wąskotorowej.

## 1.2. Orientacja na mapie województwa



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ZDW

## 1.3. Plan orientacyjny



Źródło: Opracowanie własne

---

#### 1.4. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

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

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

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

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

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023 – Budowa obwodnicy m. Lubraniec.

#### 1.5. Zakres przedmiotu zamówienia

1.5.1. Przedmiotem zamówienia jest zadanie polegające na:

1) opracowaniu dokumentacji projektowej

wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii, uzgodnień oraz przygotowaniu materiałów do skutecznego złożenia wniosku w celu uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) przez Zamawiającego oraz uzyskanie innych decyzji administracyjnych niezbędnych do zrealizowania przedmiotu zamówienia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023 – Budowa obwodnicy m. Lubraniec”

2) wykonaniu robót budowlanych

na przedmiotowym zadaniu w oparciu o dokumentację projektową Wykonawcę, SST (opracowane przez Wykonawcę i wykonane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego Dz. U. 2013 r. poz. 1129) oraz odpowiednie przepisy prawa.

1.5.2. Charakterystyczne parametry przedmiotu zamówienia

1.5.2.1. Konstrukcja projektowanego układu drogowego, obiektów inżynierskich.

### 1) Droga główna - obwodnica

- Droga klasy:	G;
- Przekrój:	1x2 (jednojezdniowa, dwupasowa);
- Prędkość projektowa:	$V_p = 70 \text{ km/h}$ ;
- Szerokość jezdni:	7,00 m;
- Szerokość pasa ruchu:	3,50 m;
- Szerokość poboczy gruntowych:	1,50 m;
- Szerokość obustronnej opaski bitumicznej	0,5 m,
- Kategoria ruchu:	KR4;
- Dopuszczalny nacisk osi pojazdu:	115 kN;

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

### 2) Skrzyżowanie typu rondo:

- Kategoria ruchu	KR4;
- Prędkość projektowa	$V_p = 30 \text{ km/h}$ ;
- Szerokość jezdni ronda	5,00 – 5,50 m;
- Szerokość pierścienia	1,0 m;
- Wlot na rondo – szerokość	3,5 m;
- Wylot – szerokości	4,0 m;

### 3) Ciąg pieszo-rowerowy, chodnik

- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,50 m;
- Szerokość chodnika	2,00 m.

### 4) Most w 4+756,50:

- konstrukcja ustroju nośnego: pięcioprzęsłowy,	
- klasa obciążenia:	A
- liczba przęseł:	5;
- szerokość całkowita obiektu:	13,20 m;
- długość całkowita obiektu:	139,00 m;
- szerokość jezdni między krawężnikami:	8,20 m;
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej:	2,90 m;

### 5) Przepust w km 0+140,64

Proj. przepust stalowy o wymiarach w świetle 1,91×1,46 m.

---

## 6) Przepusty

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

Pozostałe parametry zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2019 poz. 1643 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. 2019 poz. 1642 z późn. zm.).

UWAGA:

Nie dopuszcza się wliczania krawężników, obrzeży itp. do szerokości jezdni, chodników, zjazdów itd.

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

Materiały do wniosków Wykonawca będzie przekazywał Inżynierowi Kontraktu. Inżynier Kontraktu, po zaopiniowaniu, niezwłocznie lecz nie później niż w terminie określonym przez Zamawiającego w dodatkowych wymaganiach prześle dokumenty Zamawiającemu. Zamawiający do złożonych dokumentów ustosunkuje się bez zbędnej zwłoki. Uwagi Zamawiającego należy wprowadzić do wniosku ZRID w ciągu 5 dni roboczych od dnia przekazania uwag.

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

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia drogi,
- zdjęcie warstwy humusu,
- roboty ziemne,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych oraz pozostałych elementów korpusu drogowego w miejscu skrzyżowań,
- budowę nowego przebiegu obwodnicy wraz z budową skrzyżowań na przecięciu z drogami publicznymi,
- budowę/przebudowę dróg innych kategorii o ile będzie to wynikało z uzyskanej

- 
- decyzji ZRID,
- budowę/przebudowę systemu odwodnienia, w tym odwadniających korpus drogowy,
  - budowę dodatkowych jezdni,
  - budowę infrastruktury rowerowej,
  - budowę nowego mostu wraz z ciągiem pieszo-rowerowym na rzece Zgłowiączka,
  - budowę przepustów,
  - odwodnienie drogi i obiektów,
  - budowę zjazdów,
  - budowę kanałów technologicznych,
  - ustawienie stalowych barier ochronnych,
  - oznakowanie poziome i pionowe wynikające z zatwierdzonej SOR,
  - budowę zatok oraz przystanków autobusowych,
  - zabezpieczenie i przebudowę kolidujących urządzeń obcych infrastruktury pod i nadziemnej zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
  - wycinkę i karczowanie drzew i krzewów kolidujących z przedmiotem zamówienia,
  - elementy ochrony środowiska – przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające oraz inne będące wynikiem decyzji środowiskowej,
  - nasadzenia kompensujące drzew i krzewów,
  - wyplantowanie terenu i obsianie trawą,
  - przeniesienie krzyża przydrożnego,
  - roboty wykończeniowe i porządkowe zarówno w pasie drogowym jak i poza nim na działkach przyległych - naruszonych przez Wykonawcę w czasie realizacji robót,
  - wykonanie oświetlenia z trwałym oznaczeniem tabliczką na skrzyżowaniach,
  - pełnienie nadzoru autorskiego,
  - zapewnienie nadzoru przyrodniczego (herpetolog, ornitolog, entomolog, dendrolog),
  - przygotowanie dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót, uzyskanie pozwolenia na użytkowanie,
  - sporządzenie inwentaryzacji powykonawczej,
  - przy pracach ziemnych zapewnić inwestorski nadzór archeologiczny oraz uzyskać na ten nadzór decyzję zezwalającą Konserwatora Zabytków,
  - w wypadku odkrycia w trakcie prac ziemnych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć ten przedmiot i miejsce jego odkrycia przy użyciu dostępnych środków, niezwłocznie zawiadomić o tym Delegaturę WUOZ we Włocławku oraz udostępnić teren do inwestorskich badań archeologicznych,

- 
- w obszarach miejskich wpisanych do rejestru zabytków lub ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków zachować możliwy historyczny przebieg dróg oraz ich dotychczasowe parametry,
  - zapewnienie badań archeologicznych w formie badań wykopaliskowych i nadzoru archeologicznego jak również konieczność wykonania programu badań archeologicznych poprzedzonego powierzchniowym rozpoznaniem trasy obwodnicy przed przystąpieniem do prac ziemnych,
  - przeprowadzić wyprzedzające badania ratownicze na terenie stanowisk archeologicznych, przebiegających w projektowanym pasie drogowym obwodnicy, jak również uzyskać decyzję zezwalającą Kierownika Delegatury we Włocławku na te prace,
  - ze względu na możliwość wystąpienia nieudokumentowanych stanowisk archeologicznych lub luźnych stanowisk o charakterze zabytków w trakcie inwestycji należy dla całości prac ziemnych obwodnicy (z wykluczeniem obszarów stanowisk archeologicznych, na których mają być przeprowadzone badania ratownicze) zapewnić inwestorski nadzór archeologiczny, jak również uzyskać decyzja zezwalająca Kierownika Delegatury we Włocławku na ten nadzór,
  - wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

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

### **1.6. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia**

Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania i realizacji przedmiotu zamówienia określonego w niniejszym PFU, zgodnie z zobowiązaniami wynikającymi z Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018 r. poz. 1474) 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 (t.j. Dz.U.2020.283 ze zmianami).

#### **1.6.1. Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji środowiskowej**

Dla przedmiotowego zamówienia określonego w niniejszym PFU została pozyskana:

- Decyzja wydana przez Burmistrza Lubrańca, dnia 15.07.2016 r., znak: RG.6220.20.2015.DG, oraz
- Postanowienie wydane przez Burmistrza Lubrańca, dnia 25.11.2019 r., znak: RG.6220.1.2018.2019.DG.

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

---

## 1.6.2. Ogólne uwarunkowania projektowe

1.6.2.1. Wykonawca na etapie projektowania zobowiązany jest do:

- 1) opracowania projektów budowlanych w tym projektu zagospodarowania terenu,
- 2) opracowania projektów wykonawczych wszystkich branż,
- 3) sporządzenia przedmiarów robót, zestawień wartości materiałów i robót oraz szczegółowych specyfikacji technicznych
- 4) przygotowania materiałów (operatów) stanowiących załącznik do wniosku o uzyskanie pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie urządzeń jak i korzystanie ze środowiska,
- 5) opracowania dokumentacji geodezyjno-prawnej, w tym:
  - opracowania aktualnej mapy do celów projektowych, odzwierciedlającej faktyczny stan prawny, w skali 1:500 (w formie wstęgi) oraz wykonania niezbędnych pomiarów uzupełniających i sprawdzających aktualność podkładów geodezyjnych w miejscach charakterystycznych. Mapę należy wykonać w formie cyfrowej, której obiekty przedstawione są w formie obrazów wektorowych. Mapa powinna być wynikiem bezpośrednich pomiarów geodezyjnych, a nie digitalizacji map kreskowych. Wykonawca 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 przedmiotu zamówienia oraz wykonanie stosownej dokumentacji,
  - sporządzenia map (odrębny arkusz mapy dla każdej działki) zawierających projekty podziału nieruchomości oraz niezbędnych wykazów zmian gruntowych, zgodnie z przepisami odrębnymi. Jeśli zajdzie konieczność wykonania dodatkowych projektów podziału gruntów Wykonawca wykona je w ramach ceny kontraktowej.
  - wyznaczenia i wyniesienia nowych granic pasa drogowego na podstawie decyzji ZRID, (oznakowanie słupkami granicznymi oraz słupkami PD co 100 m oraz w punktach charakterystycznych) oraz opracowanie dokumentacji geodezyjnej zgodnie z WWIORB D.01.01.01.
  - wyznaczenia nowej granicy pasa drogowego w obrębie lasów, która będzie wyznacznikiem wycinki drzew z tych terenów. Wyznaczenie granicy wycinki drzew oraz karczowanie pni i korzeni należy do Wykonawcy a samą wycinkę drzew przeprowadzi nadleśnictwo. Drewno pozyskane z wycinki należy do Lasów Państwowych. Harmonogram prowadzony w ramach budowy powinien uwzględniać okres niezbędny do wycinki drzew przez Nadleśnictwo,
  - przygotowania materiałów: danych geodezyjnych - granice i współrzędne graniczników w formie numerycznej (granice pomiędzy gruntami nadleśnictwa a



---

wydzielanymi gruntami) do przekazania Nadleśnictwu oraz kopii mapy przeglądowej Nadleśnictwa z uwidocznieniem na niej przekazywanych nieruchomości.

- Wykonania projektów podziałów wraz z pozyskaniem aktualnych wypisów z ewidencji gruntów, odpisy z księgi wieczystej, wykazy zmian ewidencyjnych – stanowiących załącznik do wniosku o ZRID.
- inwentaryzacja nakładów rzeczowych na przejmowanych nieruchomościach (w tym dokumentacji fotograficznej na dzień wydania ZRID) przy udziale przedstawicieli Zamawiającego i Inżyniera Kontraktu oraz sporządzenie protokołu z inwentaryzacji, który musi zostać podpisany przez Zamawiającego i właściciela nieruchomości.

6) Wykonania badań oraz dokumentacji geotechnicznej:

a) pod obiekty drogowe:

- rozstaw otworów wzdłuż osi drogi powinien wynosić maksymalnie 100 m, (rozstaw otworów nie powinien pokrywać się z otworami wykonanymi w projekcie), a w kierunku poprzecznym do osi drogi co 10 m, liczba otworów w kierunku poprzecznym do osi drogi min. 3 oraz w miejscach charakterystycznych, odwierty do warstwy nośnej min. 2,0 m, należy liczyć od spodu proj. konstrukcji lub spodu kanalizacji,

b) pod obiekty inżynierskie:

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

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

7) Wykonania wszelkich innych niezbędnych badań i pomiarów.

8) W przypadku konieczności ponownego przeprowadzenia postępowania środowiskowego, uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz usankcjonowania wprowadzonych zmian w stosunku do uzyskanej decyzji środowiskowej, Wykonawca przygotowuje odpowiednie dokumenty oraz pozyska decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla przedmiotu zamówienia, określonego w PFU w oparciu o obowiązujące przepisy, w szczególności Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale

---

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2018 poz. 2081) i Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2018 poz. 799).

- 9) Uzgodnienia na wstępnym etapie projektowania z Konserwatorem Zabytków przebiegu planowanej trasy obwodnicy oraz warunków prowadzenia prac ziemnych.
- 10) Uzyskania w imieniu Zamawiającego i na jego rzecz:
  - Wszystkich warunków technicznych przebudów, uzgodnień i zatwierdzeń wymaganych prawem;
  - Wszystkich uzgodnień, pozwoleń, zezwoleń, decyzji i zgód niezbędnych do wykonania kontraktu;
  - Odstępstwa od warunków technicznych (jeżeli zajdzie taka konieczność) na warunkach Zamawiającego i za jego zgodą.
- 11) Wykonania projektów spełniających obowiązujące przepisy i normy dla budowy, przebudowy lub likwidacji urządzeń infrastruktury technicznej nad i podziemnej (urządzenia teletechniczne, urządzenia energetyczne, sieci wodociągowe i gazowe, sieci kanalizacji deszczowej, urządzenia melioracyjne, system odprowadzenia wód deszczowych),
- 12) Opracowania projektów budowlanych i wykonawczych, dla wszystkich branż, rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót budowlanych, montażowych, dokładną lokalizację i uwarunkowania ich wykonania, z uwzględnieniem wymagań:
  - obowiązujących ustaw i rozporządzeń,
  - niniejszego programu funkcjonalno-użytkowego,
  - warunków wykonania i odbioru robót budowlanych.
- 13) Przygotowania na własny koszt:
  - materiałów do wniosków oraz wniosków: o zatwierdzenie projektu prac geologicznych i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, opinii do ZRID, ZRID, pozwolenia wodnoprawnego i innych decyzji administracyjnych, uzgodnień, pozwoleń, opinii etc., na podstawie których Wykonawca w imieniu Zamawiającego uzyska niezbędne decyzje administracyjne, uzgodnienia, pozwolenia, opinie etc.
  - karty informacyjnej przedsięwzięcia w przypadku zmiany decyzji środowiskowej oraz wszystkich dokumentów i opracowań (m.in. raport oddziaływania na środowisko, jeśli organ wydający decyzję nałoży obowiązek jego opracowania) niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej.
- 14) Uwzględnienia dodatkowych wymagań wynikających z uzyskanych: warunków, decyzji oraz opinii uzyskiwanych na potrzeby wydania decyzji ZRID. Po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego dla tych rozwiązań Wykonawca umieści je w projekcie i zrealizuje.
- 15) Nieodpłatnego uzgodnienia projektów skierowanych przez Zamawiającego (w okresie trwania umowy) związanych z:

- 
- lokalizacją w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej nie związanych z potrzebami zarządzania drogami,
  - budową lub przebudową włączeń do dróg wojewódzkich dróg innych kategorii oraz zjazdów na obszarze objętym umową.
- 16) Nieodpłatnego opiniowania uzgodnień związanych z przedmiotem zamówienia.
  - 17) Opracowania i przedstawienia Zamawiającemu do zatwierdzenia Specyfikacji Technicznych na wszystkie elementy realizowanych robót oraz opracowania przedmiaru robót, uwzględniając uwagi Zamawiającego zawarte w WWIORB.
  - 18) Uzyskania pozytywnej opinii organu zarządzającego ruchem dot. geometrii proj. drogi
  - 19) Opracowania projektów stałej, czasowej organizacji ruchu, uzyskania wymaganych opinii i zatwierdzenia tych projektów przez Organ Zarządzający Ruchem - zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekty czasowej organizacji ruchu muszą uwzględniać utrzymanie ciągłości ruchu w trakcie realizacji robót.
  - 20) Pozyskania opinii konserwatorskiej i zawarcia w imieniu Zamawiającego umowy na badania ratunkowe. W przypadku konieczności zabezpieczenia lub przeniesienia obiektów małej architektury, przeprowadzenia badań archeologicznych i zapewnienia nadzoru archeologicznego w rejonie prowadzonych robót - zgodnie z pozyskaną opinią konserwatorską.
  - 21) zapewnienie badań archeologicznych w formie badań wykopaliskowych i nadzoru archeologicznego jak również konieczność wykonania programu badań archeologicznych poprzedzonego powierzchniowym rozpoznaniem trasy obwodnicy,
  - 22) Uzyskania pozwolenia od Konserwatora Zabytków na wszystkie badania.
  - 23) Opracowania projektu zieleni.
  - 24) Przeniesienia praw autorskich.
  - 25) Sprawowania nadzoru autorskiego w trakcie realizowanych robót budowlanych.
  - 26) Prezentacja z postępów prowadzonych prac – raporty miesięczne.

### **1.6.3. Ogólne uwarunkowania realizacyjne**

1.6.3.1. Wykonawca na etapie realizacji jest zobowiązany do:

- 1) Realizacji robót w oparciu o zaakceptowane przez Zamawiającego projekty wykonawcze po wytyczeniu robót przez uprawnionego geodetę Wykonawcy.
- 2) Usunięcia kolizji z urządzeniami obcymi po przez przebudowę lub zabezpieczenie oraz uzyskanie od ich właścicieli lub zarządców, warunków technicznych, pozwoleń, uzgodnień i zatwierdzeń na przebudowę lub likwidację urządzeń infrastruktury technicznej. Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt zapewni nadzór ze strony właściciela sieci.
- 3) Wypełnienia wszystkich wymagań określonych przez WUOZ w opinii, decyzji nakazującej wykonanie określonych badań archeologicznych (np.: sondażowych,

- 
- powierzchniowych, wykopaliskowych, nadzorów itp.). W kwocie kontraktowej należy przewidzieć wykonanie wszelkich badań archeologicznych, które w wyniku uzgodnionej trasy i warunków prowadzenia prac ziemnych zostaną wskazane przez WUOZ.
- 4) Poniesienia kosztów ochrony saperskiej terenu robót w tym rozpoznanie i usunięcie niewypałów/niewybuchów.
  - 5) Przekazania zrealizowanych obiektów ich zarządcom za zgodą Zamawiającego.
  - 6) Prowadzenia pomiarów kontrolnych i badań laboratoryjnych zgodnie z wymogami Specyfikacji technicznych (ST), w niezależnym od Wykonawcy robót laboratorium drogowym, zaakceptowanym przez Zamawiającego i składania co miesięcznych raportów z wykonanych pomiarów i badań za dany miesiąc.
  - 7) Prowadzenia dziennika budowy i wykonywania obmiarów ilości zamawianych robót.
  - 8) Dokonania uzgodnień z zarządcami dróg publicznych, wewnętrznych oraz właścicielami nieruchomości w zakresie przywrócenia dróg oraz nieruchomości użytkowanych przez Wykonawcę w czasie budowy do stanu nie gorszego niż przed rozpoczęciem robót oraz zrealizuje ww. zobowiązania. Dlatego przed rozpoczęciem robót lub użytkowaniem ww. Wykonawca sporządzi dokumentację inwentaryzacyjną.
  - 9) Wykonania pełnej rekultywacji terenów zajętych przez zaplecza budowy, zaplecza techniczne, składowe, Plac Budowy, drogi tymczasowe – wykonane na potrzeby Wykonawcy i budowy oraz wszelkich innych terenów przekształconych przez Wykonawcę,
  - 10) Przeprowadzenia robót w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego ruchu na drogach lokalnych oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną obwodnicą.
  - 11) Przeprowadzenia inwentaryzacji stanu istniejących dróg na których będzie się odbywał ruch pojazdów ciężkich związany z budową. Inwentaryzację przeprowadzić w obecności przedstawiciela zarządcy danej drogi oraz Inżyniera Kontraktu i sporządzić protokół z przeprowadzonej inwentaryzacji (przed i po inwestycji). Protokół powinien być zaakceptowany przez obie strony.
  - 12) Inwentaryzację przeprowadzić w obecności przedstawiciela zarządcy danej drogi w obecności przedstawiciela Zamawiającego lub/i Inżyniera Kontraktu oraz sporządzić protokół wraz z dokumentacją fotograficzną z przeprowadzonej inwentaryzacji (przed i po inwestycji). Protokół powinien być zaakceptowany przez obie strony.
  - 13) Przeprowadzenia inwentaryzacji istniejących budynków zlokalizowanych w pobliżu prowadzonych robót.
  - 14) Poniesienia kosztów i prowadzenia bieżącego utrzymania dróg na odcinkach włączeń oraz skrzyżowań projektowanej drogi z innymi drogami. W przypadku zorganizowania ruchu na czas wykonania robót z wykorzystaniem dróg objazdowych, dróg na potrzeby transportu materiałów budowlanych w czasie trwania objazdu

- 
- należy na bieżąco utrzymywać drogi objazdowe, a po zakończeniu robót należy przywrócić ich stan pierwotny. W ramach powyższego należy rozumieć także ewentualny remont nawierzchni bądź poboczy zniszczonych na skutek ruchu wynikającego z budowy nowej drogi i objazdu.
- 15) Zapewnienia, na czas wykonywania Robót, zespołu środowiskowego w celu zagwarantowania czynnej ochrony flory i fauny oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji i pozwoleń, a także podejmowania innych działań wynikających z decyzji organów ochrony środowiska i prowadzenia działań interwencyjnych. Nadzór nad prawidłowością działania zespołu środowiskowego sprawuje nadzór przyrodniczy z ramienia Inżyniera Kontraktu. Sposób realizacji działań podlega uzgodnieniu przez Inżyniera Kontraktu. Zespół, w zależności od potrzeb, winien składać się z następujących specjalistów m.in.: entomologa, herpetologa, ornitologa, dendrologa. W ramach prac zespołu środowiskowego należy przeprowadzić bieżącą obserwację przygotowania Wykonawcy do prowadzenia Robót oraz sposobu ich prowadzenia w zakresie zgodności z wydanymi decyzjami i obowiązującymi przepisami ochrony środowiska i przyrody.
  - 16) Zawiadomienia Organu Zarządzającego Ruchem na drogach wojewódzkich oraz ZDW o zamiarze przystąpienia do rozpoczęcia wykonania oznakowania poziomego w celu ostatecznej weryfikacji przyjętych rozwiązań. Zawiadomienie powinno być skierowane do OZR oraz ZDW po wytrasowaniu oznakowania poziomego, a przed jego wykonaniem w terminie co najmniej 2 dni przed tą czynnością.
  - 17) Pełnienie nadzoru przyrodniczego na warunkach określonych w WWIORB D-M-00.00.00.
  - 18) Stosowania założeń specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót.
  - 19) 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 należy dostarczyć w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej oraz 1 egz. w wersji elektronicznej (w formacie \*.pdf).
  - 20) Przygotowania dokumentów do wniosku o pozwolenie na użytkowanie (wraz z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie) i zgłoszenia zakończenia robót, a także dokonania wszelkich uzupełnień wynikających z żądania organu.

- 
- 21) Uzyskania w imieniu i na rzecz Zamawiającego pozwolenia na użytkowanie lub skuteczne zawiadomienie Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego o zakończeniu robót.

#### **1.6.4. Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe**

- 1) Wykonanie robót budowlanych i oddanie do użytku przedmiotu zamówienia musi być zrealizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2019 poz. 1186) oraz z wszelkimi aktami prawnymi właściwymi dla przedmiotu zamówienia, z przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi europejskimi i polskimi (w przypadku braku norm europejskich) normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej.
  - 2) Efektem końcowym ma być wybudowana obwodnica m. Lubraniec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270, jako drogi klasy „G”, jednojezdniowej, 2-pasowej wraz z obiektami inżynierskimi.
  - 3) Droga ma spełniać wymogi zawarte w „Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm), to znaczy konstrukcja ma być zaprojektowana na okres eksploatacji min. 20 lat.
  - 4) Obiekty inżynierskie mają spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
  - 5) Konstrukcję nawierzchni należy przewidzieć dla kategorii ruchu nie niższej niż KR4.
  - 6) Konstrukcję nawierzchni jezdni należy zaprojektować, przyjmując obciążenie osią obliczeniową 115 kN, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymaganiami szczegółowymi, między innymi:
    - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm.),
    - „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”, IBDiM, Warszawa, 2014,
    - „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, GDDKiA, Politechnika Gdańska, 2012 r.,
    - Wymagania Techniczne WT 2014 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury wydane przez IBDiM,
    - Podręcznik Mechanistyczno - Empirycznego Projektowania Nawierzchni Drogowych w warunkach polskich IBDM Warszawa 2013,
- UWAGA:

---

W przypadku gdy z projektu konstrukcji wyniknie kategoria ruchu poniżej KR4, to Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję KR4. W przypadku gdy z projektu wyniknie kategoria ruchu powyżej KR4, to Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję zgodną z projektem.

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

#### **1.6.5. Zakres robót i szacunkowa wycena**

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

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

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

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

W trakcie szacunkowej wyceny Wykonawca winien mieć świadomość wysokiego stopnia złożoności, rozmiarów i wymogów przedmiotu zamówienia i że wartość umowy obejmuje wszelkie dodatkowe koszty, które mogą być związane z wypełnieniem przez Wykonawcę warunków i wymogów wynikających z umowy.

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

#### **1.6.6. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe**

---

#### **1.6.6.1. Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe**

Na obszarze objętym inwestycją mogą znajdować się drzewa i krzewy, które będą kolidować z projektowaną budową i będą przeznaczone do wycinki.

Roboty rozbiórkowe polegać będą m.in. na:

- rozbiórce warstw podbudowy istniejących nawierzchni dróg,
- rozbiórce istniejących warstw bitumicznych nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej oraz pozostałych dróg w miejscach krzyżowania się projektowanego nowego przebiegu drogi z drogami lokalnymi,
- rozbiórce krawężników i obrzeży,
- rozbiórce barier stalowych,
- rozbiórce przepustów,
- rozbiórka (wyburzenie) wiat przystankowych,
- rozbiórce oznakowania pionowego,
- inwentaryzacji nakładów rzeczowych na przejmowanej nieruchomości,
- rozbiórce innych obiektów uniemożliwiających realizację zadania.

Wykorzystanie wyrobów z rozbiórki:

- Materiały i gruz rozbiórkowy nienadający się do ponownego wbudowania stanowi własność Wykonawcy robót i odtransportowany będzie na jego składowisko wraz z utylizacją przy zachowaniu ustaleń ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz.U. 2019 poz. 701 z późn. zm.).
- Sposób zagospodarowania materiałów pochodzących z rozbiórek podejmować będą gestorzy poszczególnych sieci w przypadku materiałów z rozbiórek elementów infrastruktury technicznej i sieci uzbrojenia oraz zarządcy dróg. W przypadku materiałów z rozbiórek infrastruktury drogowej, ocenionych przez Zamawiającego jako możliwe do wykorzystania przez Zamawiającego stanowią one jego własność.
- Przydatność i rodzaj materiałów do wykorzystania wskaże Inżynier Kontraktu w porozumieniu z Zamawiającym.
- Do obowiązków Wykonawcy należy przewiezienie do właściwego terenowo Rejonu Dróg Wojewódzkich i składowanie materiałów z rozbiórek możliwych do wykorzystania.
- Drewno powstałe w wyniku przeprowadzenia przez Lasy Państwowe wycinki drzew stanowi własność Lasów Państwowych.

#### **1.6.6.2. Wykonanie korpusu drogi i nawierzchni**

Do obliczeń nowej konstrukcji nawierzchni oraz wymaganej grubości nakładki wzmacniającej należy przyjąć sumaryczną liczbę równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie obliczeniowym – 7,3 mln osi 100kN na pas obliczeniowy (KR4). Należy uwzględnić współczynniki przeliczeniowe dla obciążenia osie pojedynczej 115 kN.



---

### **1.6.6.3. Obiekty inżynierskie**

Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować budowę obiektów inżynierskich.

- km około 0+140,64 – proj. przepust stalowy o wymiarach w świetle 1,91×1,46 m,
- km około 4+756,50 – proj. most (rzeka Zgłowiączka).
  
- przepusty o średnicy fi 800 cm
  - km 1+205,00 – średnicy 800 cm
  - km 2+150,69 – średnicy 800 cm
  - km 2+425,00 – średnicy 800 cm
  - km 3+806,75 – średnicy 800 cm

W celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych na trasach rowów trapezowych odwadniających obwodnicę oraz drogi poprzeczne i dojazdowe należy przewidzieć prefabrykowane przepusty z rur HDPE o średnicach 50 i 80 cm.

### **1.6.6.4. Skrzyżowania**

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

- km 0+000,00 – początek proj. obwodnicy, proj. skrzyżowanie skanalizowane typu rondo o trzech wlotach, średnicy zewnętrznej 40,90 m,
- km 1+140,21 – proj. skrzyżowanie jednopoziomowe z istn. drogą powiatową nr 2908C - strona lewa i prawa,
- km 2+364,41 – proj. skrzyżowanie jednopoziomowe z istn. drogą z drogą powiatową nr 2819C,
- km 3+975,63 – proj. skrzyżowanie jednopoziomowe z istn. drogą powiatową nr 2831C,
- km 5+269,00 – koniec proj. obwodnicy, proj. skrzyżowanie z drogą gminną nr 190649C, z drogą gminną nr 190687C, dowiązanie do osi drogi wojewódzkiej nr 270, skrzyżowanie skanalizowane typu rondo o pięciu wlotach, średnicy zewnętrznej 40,90 m.

### **1.6.6.5. Dodatkowe jezdnie (drogi dojazdowe), zjazdy publiczne**

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

### **1.6.6.6. Drogi boczne (powiatowe, gminne) – w obrębie rozbudowywanych skrzyżowań wraz z drogami dojazdowymi**

Należy zaprojektować jako drogi o nawierzchni asfaltowej. W zakres przebudowy wchodzi zmiana geometrii, korekta wlotów bocznych, wprowadzenie segregacji ruchu na drodze wojewódzkiej oraz budowa nowych dróg.

### **1.6.6.7. Infrastruktura rowerowa**

---

Ciągi pieszo - rowerowe należy zaprojektować i wybudować zgodnie z warunkami technicznymi oraz aby umożliwić kontynuację istniejących chodników / ciągów pieszo-rowerowych. Uwzględnić w projekcie ciąg pieszo-rowerowy na odcinku strona lewa od km 2+350 do km 3+975 tj. od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 2819C Torzewo - Lubraniec do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 2831C Pamiątka - Topólka - Lubraniec stanowiący kontynuację ciągów projektowanych przez UG Lubraniec.

#### **1.6.6.8. Zatoki i przystanki autobusowe**

Należy zaprojektować budowę zatok autobusowych.

#### **1.6.6.9. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej**

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

Wykonawca musi liczyć się z możliwością wystąpienia innych sieci niezinventaryzowanych.

#### **1.6.6.10. Oznakowanie pionowe i poziome**

Wykonawca jest zobowiązany opracować:

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

Projekty muszą być zatwierdzone przez Organ Zarządzający Ruchem.

#### **1.6.6.11. Kanały technologiczne**

Należy zaprojektować i wykonać kanały technologiczne dla sieci światłowodowej na całym odcinku proj. obwodnicy.

#### **1.6.6.12. Urządzenia BRD**

Zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z załącznikami nr 1- 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 23 grudnia 2003 roku (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z późn. zm.).

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

---

Należy zaprojektować przejścia dla pieszych w celu skomunikowania chodnika ze ścieżką pieszo - rowerową przy drodze Torzewo – Lubraniec przez obwodnicę, oraz na skrzyżowaniu drogi powiatowej Topółka - Lubraniec (Powiat Włocławski).

#### **1.6.6.13. Roboty wykończeniowe**

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

## **2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

### **2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych**

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

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

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

### **2.2. Wymagania techniczne**

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

Inżynier Kontraktu jedynie opiniuje a ostateczną zgodę wydaje Zamawiający.

#### **2.2.1. Roboty przygotowawcze**

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

Wykonawca zobowiązany jest do wykonania wycinki drzew zgodnie z wydanymi decyzjami na wycinkę oraz wykonania zastępczych nasadzeń drzew zgodnie z zapisami zawartymi w wydanych decyzjach – szczegóły dotyczące nasadzeń (lokalizację oraz rodzaj) ustalić należy z Inżynierem Kontraktu/Inspektorem nadzoru. Pozyskane z wycinki drewno będzie stanowić własność

---

Wykonawcy robót. W związku z powyższym należy uwzględnić wartość pozyskanego z wycinki drewna w złożonej ofercie przetargowej.

Drewno pochodzące z wycinki na terenach należących do Lasów Państwowych jest własnością Lasów Państwowych.

Wykonawca opracuje i wprowadzi tymczasową organizację ruchu w celu zabezpieczenia drogi na okres wycinki drzew przez Lasy Państwowe, a także zabezpieczy kadrowo i sprzętowo wjazd i wyjazd z obszaru objętego wycinką.

### **2.2.2. Roboty ziemne**

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

### **2.2.3. Roboty drogowe**

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

### **2.2.4. Odwodnienie**

Należy zaprojektować i wykonać przepusty zarówno pod obwodnicą jak i drogami bocznymi. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewidzieć poprzez nadanie nawierzchni spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do rowów drogowych.

Na projektowanym odcinku drogi występują naturalne cieki oraz rowy melioracyjne, do których należy przewidzieć odprowadzenie wód deszczowych z projektowanych jezdni.

Należy zaprojektować rozwiązanie z odwodnieniem powierzchniowym korpusu drogowego, poprzez otwarte rowy drogowe oraz na przekroju półulicznym przy zastosowaniu wpustów drogowych odprowadzających wody deszczowe do rowu przykanalikiem i ściekiem skarpowym. Dla poprawy odwodnienia drogi lokalnie przewidzieć ścieki drogowe korytkowe i trójkątne, a przy krawężnikach zastosować ścieki z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej. W rejonie rond zastosować ściek z kostki brukowej.

Istniejące rowy melioracyjne należy włączyć w system rowów drogowych.

W rowach drogowych w celu podczyszczenia wód, dno rowu i skarpy należy wyłożyć darniną oraz należy wykonać palisady z kołków drewnianych.

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

W ramach przedmiotu zamówienia, w celu płynnego przeprowadzenia wody w ciągu rowów pod

---

przeszkodami (drogi poprzeczne, dojazdowe, zjazdy, chodniki) przewidzieć ułożenie rur HDPE z przyczółkami skarpowymi:

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

Odwodnienie mostu należy zaprojektować z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia z odprowadzeniem wód poprzez osadniki do cieku wodnego.

### 2.2.5. Nawierzchnia

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

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

Warunkiem przyjęcia proponowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jest zaprojektowanie i wykonanie:

- **dla jezdni obwodnicy - ruch KR4**

- warstwa ścieralna\* SMA 11 S z polimeroasfaltem PMB 45/80-55; wg WT-2 2014,
- warstwa wiążąca AC 16 W z polimeroasfaltem PMB 25/55-60; wg WT-2 2014,
- podbudowa zasadnicza AC 22 P z polimeroasfaltem PMB 25/55-60; wg WT-2 2014,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywa 0/31,5 wg WT-4,
- dolne warstwy podbudowy i ulepszonych podłoża zaprojektować wg Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2014 r., w szczególności z zachowaniem wymaganej odporności nawierzchni na wysadziny zgodnie z Tablicą 10.1.

\*) od km 0+600 do km 0+820 warstwa ścieralna obniżająca poziom emisji hałasu – zgodnie z decyzją środowiskową

- **dla ciągu pieszo – rowerowego (poza terenami zabudowanymi) – konstrukcja jak dla ruchu KR1**

- warstwa ścieralna AC 11 S z asfaltem 50/70; wg WT-2 2014,
- warstwa wiążąca AC 16 W z asfaltem 50/70; wg WT-2 2014,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywa 0/31,5, wg WT-4,
- - dolne warstwy podbudowy i ulepszonych podłoża zaprojektować wg Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2014 r., w szczególności z zachowaniem wymaganej odporności nawierzchni na wysadziny zgodnie z Tablicą 10.1.
- **dla nawierzchni na drogach bocznych skrzyżowań oraz na drodze dojazdowej nr 1 - obwodnica Lubraniec – ruch KR 3**
- warstwa ścieralna AC 11 S z asfaltem 50/70; wg WT-2 2014,

- warstwa wiążąca AC 16 W z asfaltem 35/50; wg WT-2 2014,
- podbudowa zasadnicza z AC 16 P z asfaltem 35/50; wg WT-2 2014,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywa 0/31,5,
- dolne warstwy podbudowy i ulepszonego podłoża zaprojektować wg Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2014 r., w szczególności z zachowaniem wymaganej odporności nawierzchni na wysadziny zgodnie z Tablicą 10.1.

- **dla nawierzchni na pierścieniach rond – ruch KR4 oraz na zatokach autobusowych - ruch KR 4, KR 5**

- warstwa ścieralna z betonu cementowego C35/40, zbrojonego, gr. 22 cm,
- podbudowa z betonu cementowego C16/20, gr. 20 cm,
- folia PE,
- w-wa z mieszanki związanej cementem o C1,5/2 gr. 15cm,
- warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem  $R_m=1,5$  MPa, grubość 15 cm.

- **dla nawierzchni pobocza**

Na poboczach drogi obwodnicy i dróg bocznych na szerokości 0,5m przy opasce bitumicznej przewidziano nawierzchnię z mieszanki niezwiązanej kruszywa 0/31,5 wg WT-4 2010, a na pozostałym 1m z nawierzchni gruntowej ulepszonej.

- **dla nawierzchni jezdni na estakadzie**

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy,
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy.

- **dla nawierzchni chodników na estakadzie**

- nawierzchnio-izolacje na bazie żywic epoksydowo-poliuretowych,

### **2.2.6. Skrzyżowania**

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

### **2.2.7. Dodatkowe jezdnie (drogi dojazdowe)**

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

---

drogach publicznych.

W celu zapewnienia dojazdu do zamykanej ulicy Szkolnej na proj. obwodnicy Lubrańca należy zaprojektować drogę dojazdową o nawierzchni asfaltowej, łączącą ją z drogą powiatową.

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

Drogi objazdowe na czas budowy.

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

### **2.2.8. Chodniki, ciągi pieszo-rowerowe**

Chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni zaprojektować o szerokości 2,0 m i pochyleniu poprzecznym  $i = 2\%$  w kierunku jezdni, na podbudowie betonowej. Chodniki odsunięte od jezdni zaprojektować o szerokości 1,50 m. Pomiedzy krawędzią chodników, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosować opaskę gruntową szerokości 0,5 m. Należy zaprojektować przejścia dla pieszych o szerokości 4,00 m. Wszystkie przejścia dla pieszych należy oświetlić, zachować skrajnię. Przy przejściach zastosować płytki ryflowane z wypustkami dla niewidomych, odsunięte na odległość 0,5 m od krawędzi jezdni. W miejscach przejść dla pieszych nawierzchnię chodnika należy zaniżyć w stosunku do krawędzi jezdni. Poza przejściami, gdzie chodnik przylega do jezdni przewidzieć wyniesienie chodnika 12 cm powyżej krawędzi jezdni. Zaprojektować chodniki i ciągi pieszo - rowerowe ograniczone obrzeżem betonowym 8x30 cm.

### **2.2.9. Zatoki i przystanki autobusowe**

Parametry geometryczne projektowanych zatok autobusowych:

- |                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| - szerokość zatoki             | 3,00 m,       |
| - szerokość peronu             | 1,5 - 2,00 m, |
| - długość krawędzi zatrzymania | 20,00 m,      |
| - skos wjazdowy                | 1:8,          |
| - skos wyjazdowy               | 1:4,          |
| - promień wyokrąglenia załamań | $R=30,00$ m.  |

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

W obrębie zatok należy przewidzieć miejsca pod wiaty przystankowe.

Należy zastosować wiatę przeznaczoną do umieszczania jej na otwartych terenach w trudnych warunkach atmosferycznych. Wiatę wykonać w całości z blachy ocynkowanej lakierowanej i wyposażyć w szybę umieszczoną z lewej tzw. najazdowej strony przystanku, tak aby ułatwiła podróżnym obserwację drogi. Minimalne 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. Oświetlenie.**

Oświetlenie należy zaprojektować w miejscach niezbędnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu w rejonie skrzyżowań, zatok autobusowych oraz w rejonie przejść dla pieszych. Należy przewidzieć zastosowanie opraw oświetleniowych typu LED.

#### **2.2.11. Urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami i prowadzeniem ruchu drogowego.**

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

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

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

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

#### **2.2.12. Oznakowanie pionowe i poziome**

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



---

8) Całkowity zakres oznakowania poziomego zgodnie z projektem należy wykonać przed końcowym odbiorem robót.

### **2.2.13. Zieleń**

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

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

Po wykonaniu nasadzeń, w czasie gwarancji, konieczne jest prowadzenie kontroli udatności wykonanych prac, a następnie, w razie konieczności, wykonanie nasadzeń uzupełniających.

W ramach planowanego przedsięwzięcia należy przeznaczyć do usunięcia rośliny ewidentnie kolidujące z inwestycją. Drzewa znajdujące się na placu budowy, niekolidujące z prowadzonymi pracami, należy odpowiednio zabezpieczyć. Należy dokonać nasadzeń nowych drzew. Wszystkie przewidziane do nasadzeń gatunki zieleni powinny cechować niewielkie wymagania środowiskowe, w tym wysoka tolerancja na mróz i suszę, zanieczyszczenia powietrza i gleby, w szczególności na zasolenie, przy założeniu niskich kosztów utrzymania. Nasadzenia nie powinny ograniczać widoczności użytkownikom drogi i nie powinny stwarzać dodatkowych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do nasadzeń należy używać gatunków rodzimych, naturalnie występujących w rejonie projektowanej drogi. Łąki kwietne mają być założone tylko na urodzajnym podłożu, na warstwie 10 cm nawiezionej ziemi urodzajnej. Uwaga: W okresie gwarancyjnym Zamawiający wymaga wykonanie koszenia pasa drogowego na całej jego szerokości 2 razy w roku kalendarzowym – terminy uzgodnić należy z właściwym Rejonem Dróg Wojewódzkich.

### **2.2.14. Urządzenia BRD**

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

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

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

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

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

Miejscowo przy chodnikach i ścieżkach pieszo-rowerowych ustawić należy balustradę U-11a.

Bariery ochronne należy wyposażyć w odcinki początkowe i końcowe. Odcinki początkowe i

---

końcowe barier ochronnych należy tak połączyć z zasadniczą barierą ochronną, aby nie ograniczały one wzajemnie swoich właściwości funkcjonalnych (m. in. efektu ciągnięcia prowadnicy bariery, bezpieczeństwa biernego odcinka początkowego i końcowego, przenoszenia sił). Właściwości funkcjonalne tak połączonych barier powinny być potwierdzone przez producenta. Odcinki początkowe i końcowe należy zakotwić poniżej poziomu gruntu.

Nad ciągiem pieszo-rowerowym nad przepustami oraz w wysokich nasypach przewidziano balustrady U-11a o wysokości 1,2m i szerokości 8cm w celu zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości.

### **2.2.13. Obiekty inżynierskie**

- **P-1 – przepust w km 0+140,64**

Należy zaprojektować przepust dla płazów i małych zwierząt z suchą półką z rury stalowej z blachy falistej spiralnie karbowanej o kształcie zbliżonym do owalnego grubości min. 3,0 mm i fali 68×13 mm o wymiarach w świetle 1,91×1,46 m pod obwodnicą i ciągiem pieszo – rowerowym.

- **estakada w km 4+756,50**

Należy zaprojektować estakadę (początek płyty pomostowej) jako ustrój ciągły pięcioprzęsłowy. Przęsło o konstrukcji stalowej z dźwigarów walcowanych zespolonych z żelbetową płytą pomostową. Przekrój poprzeczny o szerokości 12,95m, na który składają się jezdnia o przekroju daszkowym szerokości pasów ruchu 2x3,50 m i ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 2,50 m wraz z balustradą, barierą ochronną, opaskami ze ściekiem i krawężnikiem i bariero poręczą.

Estakadę należy wykonać w sposób zapewniający zachowanie warunków migracji zwierząt dużych, średnich i małych. Koryto Zgłowiączki powinno pozostać w naturalnym przebiegu, wszelkie regulacje, zmiany przebiegu i umocnienia (ubezpieczenia) skarp, prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych wynikających z realnych zagrożeń dla konstrukcji estakady, z wykorzystaniem metod przyjaznych dla zwierząt, np. geosyntetyki pokryte gruntem, narzut kamienny. W obrębie przejścia (estakady) zaprojektować i wykonać nasadzenia zieleni drzewiastej i krzewiastej osłonowo – naprowadzającej, złożone z rodzimych gatunków drzew oraz krzewów (np. wierzb, leszczyń). W rejonie samego przejścia (estakady) wyłożyć karpie korzeniowe (pochodzące z drzew min. 50-letnich) i stosy kamieni, celem stworzenia schronień dla drobnych zwierząt i unaturalnienia przejścia. Na powierzchni przejścia przeznaczonej dla zwierząt odtworzyć pokrywą roślinną, zgodną z siedliskiem.

- posadowienie pośrednie na żelbetowych palach prefabrykowanych,
- przyczółki wykonać jako masywne, z korpusem i ścianami bocznymi opartymi na ławie fundamentowej,
- podpory pośrednie w postaci słupów połączonych monolitycznie z ławami fundamentowymi i oczepem,

- 
- powierzchnie wewnętrzne ścian przyczółków poniżej płyty przejściowej należy zabezpieczyć hydroizolacją dwuskładnikową w postaci bitumicznej masy uszczelniającej modyfikowanej tworzywem sztucznym dostosowanej do układania na beton dojrzały,
  - izolację zabezpieczyć warstwą ochronną z płyt z pianki polistyrenowej,
  - pozostałe dostępne powierzchnie betonowe stykające się z gruntem po zagruntowaniu pokryć epoksydowo-bitumiczną powłoką izolacyjną grubości łącznej 2 mm (3 warstwy izolacyjne),
  - ustrój niosący – dźwigary stalowe zespolone na całej długości z żelbetową płytą pomostu,
  - należy zołżyć wykonanie montażu metodą nasuwania podłużnego,
  - konstrukcja stalowa złożona z czterech dźwigarów połączonych poprzecznkami,
  - konstrukcję stalową dostosować do spadku poprzecznego płyty pomostu,
  - dźwigary główne należy zaprojektować jako belki dwuteowe,
  - poprzecnicę podporową skrajną zaprojektować jako dźwigar dwuteowy,
  - poprzecnicę przęsłową zaprojektować jako dźwigar dwuteowy,
  - poprzecnicę podporową pośrednią zaprojektować jako dźwigar dwuteowy,
  - na zmontowanej konstrukcji stalowej ustroju niosącego wykonać płytę współpracującą z betonem C30/37 niskoskurczowego połączoną z dźwigarami głównymi za pomocą sworzni zgrzewanych,
  - szerokość całkowita płyty 13,10 m,
  - zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej - wymagana trwałość powłok antykorozyjnych powyżej 15 lat,
  - izolację płyty pomostu zaprojektować z dwóch warstw papy zgrzewalnej,
  - kapa chodnikowa z betonu klasy C25/30 niskoskurczowy, kapę z jednej strony ograniczyć krawężnikiem kamiennym,
  - krawężniki kamienne 20x20 cm, układane na ławie z kruszywa z lepiszczem żywicy epoksydowej,
  - dylatacje zaprojektować na obu przyczółkach, zastosować modułowe urządzenia dylatacyjne o przesuwie  $\pm 40$  mm,
  - nawierzchnię jezdni zaprojektować dwuwarstwową,
  - pod linią odwodnienia i wzdłuż urządzenia dylatacyjnego przewidzieć wykonanie drenu poprzecznego,
  - wpusty zamykane na klucz, zgodnie z Aprobatami technicznymi i katalogami producentów, wokół wpustów po ich osadzeniu wykonać warstwę drenującą,
  - sączi z tworzywa sztucznego, wokół osadzonych sączi powinny zostać wykształcone kapinosy,
  - cztery kolektory odwodnienia, należy uwzględnić, aby w okresie eksploatacji rurociągu była możliwość wymiany uszkodzonych segmentów bez konieczności demontażu całych odcinków,

- na obiekcie od strony ścieżki pieszo-rowerowej i od strony pasa gzymsowego należy zamontować barierę ochronną,
- na estakadzie zaprojektować balustradę o wysokości 1,20 m z profili stalowych,
- zainstalować znaki wysokościowe: na podporach jako trzpienie ze stali nierdzewnej umieszczone w konstrukcji przez wklejenie w wywierconym otworze, na konstrukcji stalowej wykonać jako trzpienie przyspawane do konstrukcji przed wykonaniem zabezpieczenia antykorozyjnego, zapewnić powiązanie z 4 stałymi znakami wysokościowymi umieszczonymi w niewielkiej odległości od obiektu,
- drenaż za przyczółkami – od strony gruntu zamontować punktowo geokompozyt drenażowy – siatka drenażowa z HDPE laminowana dwustronnie geowłókniną,
- w celu ograniczenia parcia zasypki na przyczółek zaprojektować wykonanie ściany z gruntu zbrojonego w postaci wywiniętych geotkanin układanych warstwami,
- płyty przejściowe zaprojektować jako wylewane „na mokro” oparte na odsadźce ścianki zapleczonej przyczółka,
- zabezpieczyć powierzchnie betonowe powłoką na bazie żywicy akrylowej, odporną na działanie czynników atmosferycznych, środków alkalicznych i procesów starzenia,
- szczegóły rozwiązań kolorystycznych na etapie realizacji należy uzgodnić z Inwestorem,
- przy ścianach przyczółków i podpór pośrednich wykonać pas umocnienia kostką granitową o wym. 10x10x10 cm,
- stożki umocnić kostką kamienną 10x10x10 cm na podbetonie C12/15 gr. 10 cm.

- **Pozostałe przepusty o średnicy fi 800 cm**

- km 1+205,00 – średnicy 800 cm
- km 2+150,69 – średnicy 800 cm
- km 2+150,69 – średnicy 800 cm (CPR)
- km 2+425,00 – średnicy 800 cm
- km 3+806,75 – średnicy 800 cm
- km 3+806,75 – średnicy 800 (pod CPR)

Wymagania dla przepustów z rur HDPE.

- ✓ Klasa obciążeń A +STANAG 150.
- ✓ Przepusty jednootworowe.
- ✓ Dopuszcza się ścięcie rur z dostosowaniem do pochylenia skarpy, przy czym cięcie wykonać fabrycznie.
- ✓ Pochylenie skarp na wlocie i wylocie 1:1,5.
- ✓ Pod wlotem i wylotem przepustu należy wykonać gurdy żelbetowe o minimalnych wymiarach 30x80cm o długości dostosowanej do szerokości dna cieku wodnego.
- ✓ Skarpy nasypów wykonać jako umocnienie wykonane z kostki kamiennej ułożonej na betonie C16/20 grubości minimum 10cm z obrzeżem betonowym (boki oraz góra umocnienia). Zakres wykonania: szerokość obiektu plus po 2,0m od krawędzi

---

wieńca, całą wysokość skarpy oraz pobocza. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro.

- ✓ Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek żelbetowy o minimalnych wymiarach 30x80cm a jego długość dostosować do podstawy umocnienia.
- ✓ Pozostałe warunki zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku (Dz.U. Nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 roku) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

#### **2.2.15. Uwarunkowania wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu**

- a) Wykonawca przeprowadzi archeologiczne badania powierzchniowe przed przystąpieniem do prac ziemnych,
- b) przeprowadzone zostaną inwestorskie, wyprzedzające badania ratownicze na terenie stanowisk archeologicznych, przebiegających w projektowanym pasie drogowym obwodnicy, jak również uzyska decyzję zezwalającą Kierownika Delegatury we Włocławku na te prace,
- c) ze względu na możliwość wystąpienia nieudokumentowanych stanowisk archeologicznych lub luźnych stanowisk o charakterze zabytków w trakcie inwestycji należy dla całości prac ziemnych obwodnicy (z wykluczeniem obszarów stanowisk archeologicznych, na których mają być przeprowadzone badania ratownicze) zapewniony zostanie inwestorski nadzór archeologiczny, jak również uzyskana będzie decyzja zezwalająca Kierownika Delegatury we Włocławku na ten nadzór,
- d) podczas przenoszenia kapliczek i krzyży przydrożnych wpisanych do rejestru zabytków Wykonawca zobowiązany jest spełnić następujące warunki konserwatorskie:
  - dążyć do maksymalnego zachowania w stanie nienaruszony istniejących kapliczek i krzyży przydrożnych poprzez zabezpieczenie ich i prowadzenie prac w sposób nie powodujący ich uszkodzeń,
  - zabytki przenosić w miejsca zlokalizowane jak najbliżej pierwotnego,
  - przed przystąpieniem do przeniesienia Wykonawca powinien przedłożyć w Delegaturze WUOZ we Włocławku wstępną koncepcję sposobu przeniesienia obiektu w celu zaopiniowania.

#### **2.2.16. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedmiotu zamówienia**

Sposób prowadzenia robót oraz zagospodarowania odpadów powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięcia winny być zgodne z wymaganiami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji oraz zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. z 2018 roku, poz. 992).

#### **2.2.17. Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót**

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy

---

dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W okresie trwania budowy i wykańczania robót Wykonawca będzie podejmować wszelkie kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać m.in.: uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania. Roboty szczególnie hałaśliwe będą wykonywane w porze dziennej tj. między godz. 6.00 a 22.00.

Wykonawca ma obowiązek zapewnienia na czas wykonywania Robót, zespołu środowiskowego w celu zagwarantowania czynnej ochrony flory i fauny oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji i pozwoleń, a także podejmowania innych działań wynikających z decyzji organów ochrony środowiska i prowadzenia działań interwencyjnych. Nadzór nad prawidłowością działania zespołu środowiskowego sprawuje nadzór przyrodniczy z ramienia Inżyniera Kontraktu. Sposób realizacji działań podlega uzgodnieniu przez Inżyniera Kontraktu.

### **2.3. Wymagania materiałowe**

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

**Wykonawca jest odpowiedzialny za spełnienie wymagań jakościowych materiałów.**

### **2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty**

#### **2.4.1. Wykonawca przedkłada jako załącznik do oferty:**

- 8) Wypełniony Wykaz Cen

### **2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy**

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

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

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

#### **2.5.1. Projekty budowlane i wykonawcze**

**Projekty budowlane i wykonawcze muszą być przedstawione do opinii Inżynierowi Kontraktu i do akceptacji Zamawiającemu.**

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

## **2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót**

**Wykonawca jest zobowiązany przygotować dla Zamawiającego wniosek do złożenia, na podstawie którego Zamawiający wystąpi o uzyskanie decyzji ZRID i na każdym etapie od złożenia wniosku do uzyskania ostatecznej decyzji ZRID, Wykonawca będzie czynnie uczestniczył w składaniu wszelkich wyjaśnień i uzupełnianiu wszelkich dokumentów, których będzie wymagał organ wydający decyzję ZRID. Pozwolenie na budowę uzyskuje Wykonawca.**

Wykonawca jest zobowiązany przygotować dla Zamawiającego projekty podziału - w ilości egzemplarzy wymaganej przez Organ wydający decyzję ZRID, jednak nie mniej niż 5 egzemplarzy. Po uzyskaniu decyzji ZRID, Wykonawca wykona 2 wierne kopie w kolorze oraz skan w kolorze opieczętowanych przez Organ projektów podziału nieruchomości.

---

Pozostałe opinie, uzgodnienia, pozwolenia, decyzje administracyjne etc., niezbędne do pozyskania w imieniu Zamawiającego zgody właściwego organu na prowadzenie robót, pozyska własnym kosztem i staraniem Wykonawca – po zaopiniowaniu treści wniosków i załączników przez Inżyniera Kontaktu i akceptacji Zamawiającego.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu skan kompletu załączników do wniosku ZRID.

## **2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych**

### **2.7.1. Wymagane terminy**

- 1) Harmonogram rzeczowo-finansowy robót Wykonawca uzgodni z Zamawiającym przed podpisaniem umowy.
- 2) Zamawiający wymaga, aby w harmonogramie rzeczowo-finansowym przyjęty był termin wykonania zamówienia zgodnie z umową w tym:

### **2.7.2. Zakres opracowań projektowych oraz ilość egzemplarzy dla Zamawiającego**

- a) **Projekty budowlane– 6 egzemplarzy** tj. wykonawca projektu przygotuje 4 egzemplarze projektu budowlanego stanowiące załącznik do wniosku o wydanie decyzji ZRID. Po uzyskaniu decyzji ZRID, wykonawca projektu wykona 2 wierne kopie w kolorze projektu budowlanego z pieczęciami organu wydającego decyzję ZRID. Egz. w wersji papierowej wraz z wersją elektroniczną na komputerowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem \*.pdf oraz w wersji edytowalnej .doc, .xls i .dwg 2008 ), 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). Wykonawca prześle plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe,
  - Projekt zagospodarowania terenu obejmujący wszystkie branże wraz z częścią architektoniczno – budowlaną,
  - Dokumentacja geologiczno - inżynierska oraz określenia geotechnicznej kategorii posadowienia obiektów, w tym geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych,
  - Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i sprawdzenie projektów - niezbędne do uzyskania decyzji ZRID,



- Inwentaryzacja zieleni oraz plan wycięcia i decyzja na wycinkę drzew,
- Uzgodnienia w zakresie zjazdów i czasowego zajęcia terenu na działkach poza pasem drogowym (np. w przypadku wykonania części zjazdu na działce prywatnej z uwagi na konieczność zachowania dopuszczalnych pochyleń podłużnych),
- Dokumenty potwierdzające prawo dysponowania terenem,
- Dokumentacja geodezyjno – kartograficzna – projekty podziału nieruchomości,
- Mapa ewidencji gruntów zawierająca w szczególności aktualny stan prawny granic działek i właścicieli z wrysowaniem zakresu terenowego inwestycji; treść mapy ewidencyjnej należy przedstawić w kolorze – zasady przedstawienia danych uzgodnić na etapie realizacji mapy z Zamawiającym,
- 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.

Wykonawca załączy również skan opieczetowanego projektu budowlanego w formacie \*.pdf.

- b) Projekty wykonawcze (w zakresie wszystkich branż) uzupełniające i uszczegóławiające projekty budowlane - 6 egz. + wersja elektroniczna** na cyfrowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem \*.dwg, (część rysunkowa) oraz \*.pdf wszystkich branż, w tym między innymi: drogowej, obiektów inżynierskich, odwodnienia, przekładek uzbrojenia, czasowej\* i stałej organizacji ruchu, należy wykonać w zakresie umożliwiającym zrealizowanie inwestycji z uwzględnieniem kompletu zagadnień wchodzących w jej skład.
- \*spośród 6 egz. czasowej organizacji ruchu ma być 1 oryginał z zatwierdzeniem i 2 wierne kopie z pieczęciami organu zatwierdzającego.
- c) Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB),** przez które należy rozumieć opracowania zawierające w szczególności zbiory wymagań niezbędnych do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót – w wersji papierowej oraz w wersji elektronicznej (edytowalnej oraz \*.pdf) – 6 egz.
- d) sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ) -** w 2 egzemplarzach w wersji papierowej oraz w wersji elektronicznej (edytowalnej oraz \*.pdf).
- e) sporządzenie obmiarów i kosztorysów robót.**

---

Dokumentacja w wersji elektronicznej powinna być spójna z dokumentacją w wersji papierowej tj. zawierać zachowaną kolejność stron oraz niezbędne opinie i uzgodnienia.

Zamawiający informuje, iż zadanie będzie współfinansowane z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego, dlatego też zachodzi konieczność, aby projekt budowlany i wykonawczy oraz etap robót budowlanych był dostosowany do obowiązujących uwarunkowań prawnych w zakresie ochrony środowiska i prawa budowlanego oraz dyrektyw unijnych.

Projekty budowlane, projekty wykonawcze, projekty organizacji ruchu oraz dokumentacja powykonawcza, oprócz tradycyjnych form (papierowa i elektroniczna – edytowalna i nieedytowalna), powinna być kompatybilna z systemem zarządzania ERGO, to jest winna być przystosowana do odczytu i edycji w środowisku GIS w oparciu o „Wytyczne do wykonania dokumentacji powykonawczej dla ułatwienia importu i aktualizacji Systemu Ewidencji w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy” (pliki shp, shx, dbf).

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 2 wersjach:

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

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

### **2.7.3. Nadzór autorski**

- 1) Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia nadzoru autorskiego.
- 2) Nadzór autorski obejmuje czynności określone wymogami prawa budowlanego (art. 20 pkt. 4), w szczególności:
  - stwierdzanie w toku wykonywania robót budowlanych zgodności realizacji inwestycji z projektem, poprzez udział w Radzie budowy lub wizytę na budowie (częstotliwość wizyt zgodnie z umową),
  - uzgadnianie możliwości wprowadzenia rozwiązań zamiennych w stosunku do przewidzianych w projekcie, zgłoszonych przez kierownika budowy lub Inżyniera Kontraktu/Zamawiającego,

- 
- 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,
  - nadzorowanie w toku realizacji robót budowlanych zgodności rozwiązań technicznych, materiałowych i użytkowych z dokumentacją,
  - sprawdzanie i akceptację parametrów materiałów lub urządzeń równoważnych (w terminie 3 dni robocze),
  - uzgadnianie i wprowadzanie rozwiązań zamiennych (w terminie 3 dni roboczych),
  - uzupełnianie stwierdzonych braków w dokumentacji oraz wyjaśnianie wykonawcy robót wątpliwości powstałych w toku realizacji (5 dni roboczych),
  - zatwierdzanie do realizacji dokumentacji technicznej opracowanej przez wykonawcę robót (14 dni),
  - udział w naradach technicznych i radach budowy,
  - udział na żądanie Zamawiającego lub inspektora nadzoru w odbiorach robót budowlanych oraz odbiorze końcowym inwestycji.

#### **2.7.4. Inne ustalenia i zalecenia końcowe**

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

---

stan zaangażowania i sposób rozwiązania elementów robót, które będą realizowane. Protokoły z rad technicznych, których sporządzenie należy do Inżyniera Kontraktu należy załączyć do projektu wykonawczego.

- 7) Wykonawca powinien się stawić na każdą zorganizowaną przez Inżyniera Kontraktu lub Zamawiającego naradę. Protokoły z porad, sporządzone przez Inżyniera Kontraktu należy załączyć do projektu wykonawczego.
- 8) Wykonawca będzie uczestniczył w procesie uzyskiwania wszystkich wymaganych opinii i przedmiotowych decyzji poprzez udzielanie wyjaśnień i dokonywanie potrzebnych zmian i uzupełnień w opracowaniach projektowych.
- 9) Wykonawca jest zobowiązany do udziału i prowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami każdorazowo, gdy zajdzie taka potrzeba

### **2.7.5. Kontrola i odbiór zadania**

- 1) Zamawiający ma prawo do zapoznania się z przebiegiem i postępem prac na każdym etapie realizacji zadania,
- 2) 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,
- 3) **Treść wszystkich pism, wniosków, podań etc. oraz załączników przygotowywanych przez Wykonawcę w imieniu Inwestora musi zostać przedłożona Inżynierowi Kontraktu oraz Zamawiającemu do uzgodnienia.**
- 4) Wykonawca zobowiązany jest do sukcesywnego przekazywania Zamawiającemu/Inżynierowi Kontraktu wszelkich pozyskanych przez Wykonawcę warunków technicznych, opinii, uzgodnień, decyzji etc. w ciągu 3 dni od pozyskania.
- 5) Szczegółowy harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji zadania (w tym prac projektowych i robót budowlanych) Wykonawca zobowiązany jest opracować i uzgodnić z Zamawiającym przed podpisaniem umowy.
- 6) 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.
- 7) Zamawiający dopuszcza dokonywanie płatności częściowych za poszczególne elementy opracowanej dokumentacji projektowej oraz poszczególne asortymenty zrealizowanych robót bądź zrealizowane odcinki drogi.
- 8) Zamawiający obciąża Wykonawcę konsekwencjami/karami w sytuacji, gdy Wykonawca umowy opracuje dokumentację projektową, sprzeda ją Zamawiającemu, a następnie odstąpi od kontraktu.
- 9) W przypadku zgłoszenia pisemnego rozwiązania umowy przez Wykonawcę w trakcie trwania

---

robót, Wykonawca musi zabezpieczyć i utrzymywać oznakowanie tymczasowe do czasu przekazania placu budowy innemu Wykonawcy.

- 10) **Wykonawca musi mieć świadomość, że rodzaje robót opisane w PFU są orientacyjne i pogładowe, a zatem mogą ulec zmianie po opracowaniu dokumentacji projektowej w wyniku uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień oraz zastosowanych rozwiązań projektowych.**
- 11) Szczegółowe rozwiązania wpływające na zwiększenie robót stanowią ryzyko wykonawcy i nie będą traktowane jako roboty dodatkowe,
- 12) Przykładowy protokół odbioru częściowego i końcowego poniżej:

**PROTOKÓŁ ODBIORU CZĘŚCIOWEGO / KOŃCOWEGO\***

do umowy nr ..... z dnia .....

Dokonany w dniu: ..... za okres od ..... r. do ..... r.

Nazwa zadania

w ciągu drogi

km

o długości

Data rozpoczęcia robót  
(przekazania placu budowy)

Data zakończenia robót zgodnie z umową

Data zgłoszenia zakończenia robót przez  
Kierownika budowy

Komisja odbioru:

1.

*imię i nazwisko – Kierownik ZDW - przewodniczący komisji*

2.

*imię i nazwisko – Naczelnik Wydziału Inwestycji ZDW Bydgoszcz - członek komisji*

3.

*imię i nazwisko – Naczelnik Wydziału Dróg ZDW Bydgoszcz - członek komisji*

w obecności :

1.

*imię i nazwisko – Kierownik Budowy*

2.

*imię i nazwisko - Inspektor Nadzoru*

3.

*imię i nazwisko – przedstawiciel Departamentu Infrastruktury Drogowej i Bezpieczeństwa Ruchu Urzędu Marszałkowskiego*

4.

*imię i nazwisko – Kierownik projektu*

po dokonaniu oględzin technicznych wykonanych robót oraz po przeanalizowaniu dokumentów, stwierdza się, co następuje :

1. Przebudowano w pełnym zakresie robót odcinek:
2. Obiekt wykonano zgodnie ze sztuką budowlaną oraz z dokumentacją techniczną i ze zmianami istotnymi/nie istotnymi do rozwiązań projektowych\*:

3. W zakresie zgodności ilości wykonywanych robót z Dziennikiem Budowy i rozliczeniem końcowym :

4. Wielkość potrąceń z tytułu wad trwałych zgodnie z załączonym wyliczeniem :

**Komisja postanawia inwestycję:**

**Odebrać/odebrać z uwagami (zał. nr 2)/nie odebrać/\***

5. Wykonawca zobowiązuje się usunąć usterki w terminie do dnia\*:

6. Wartość odebranych robót (netto): zł

7. Podatek VAT 23% : zł

8. Wartość robót sprzedana (brutto): zł

słownie: .....

9. Jako zabezpieczenie należytego wykonania umowy przedstawiono :

Gwarancję w formie przelewu na konto w kwocie\* .....

Gwarancję bankową/ubezpieczeniową nr\* , wystawioną przez..... ,  
ważną do dnia.....

Zabezpieczenie należy zwolnić w terminie do dnia.....

*D R U K - Protokół odbioru częściowego/ważności\**

---

Niniejszy protokół sporządzono w ..... jednostronnych egzemplarzach i podpisano:

**Komisja odbioru :**

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_

**W obecności:**

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_

Załączniki:

1. Rozliczenie potrąceń za nieterminowe wykonanie robót
2. Uwagi do protokołu odbioru
3. Rozliczenie potrąceń za wady trwale
4. Wyliczenie częściowe/końcowe\* robót
5. Tabela elementów scalonych
6. Techniczna dokumentacja odbiorowa

---

\* niepotrzebne skreślić

*D.8.11.K. - Protokół odbioru częściowego/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 (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1186 z późn. zm.).
- [2] Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2016 poz. 124 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 Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz. U. 2013, poz. 1129).
- [5] Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo o ruchu drogowym ((t.j. Dz.U. 2020 r. poz. 110 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 (t.j. Dz.U. 2017 r. poz. 784 z późn. zm.).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2311).
- [8] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1396 z późn. zm.).
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 w sprawie przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839).

- 
- [10] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1935).
- [11] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. 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 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r. poz. 463).
- [13] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 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 i Budownictwa z dnia 24 sierpnia 2016r. w sprawie wzorów: wniosku o pozwolenie na budowę lub rozbiórkę, zgłoszenia budowy i przebudowy budynku mieszkalnego jednorodzinnego, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane oraz decyzji o pozwoleniu na budowę lub rozbiórkę (Dz. U. 2016 r. poz. 1493).
- [15] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1843).
- [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] Ustawa z dnia 20 lipca 2017r. - Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1065).
- [18] Ustawa z dnia 09 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz.U. 2016 r. poz. 868 z późn zm.).
- [19] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót, których wykonywanie wymaga uzyskania koncesji (Dz.U. z 2011 r. Nr 288 poz. 1696 późn. zm.).
- [20] 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).
- [21] 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 (t.j. Dz.U. 2020 poz. 283 ze zm.).
- [22] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. 2018 r. poz. 1474 ze zm.).
- [23] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 55).
- [24] Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. 2020 r. poz. 65 ze zm.).
- [25] Ustawa z dnia 03 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz.U. 2017 r. poz. 1161).
- [26] Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256)
- [27] Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz.U. 2019 poz. 701 z późn. zm.)

#### Wytyczne i instrukcje

- [28] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. GDDP, Warszawa 2014 r.
- [29] Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999r.
- [30] Katalog wzorcowych drogowych urządzeń ochrony środowiska. GDDP, Warszawa – 2000 r.
- [31] Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 r.
- [32] Ogólne specyfikacje techniczne obejmujące potrzeby drogownictwa w zakresie geodezji i kartografii oraz nabywania nieruchomości. GDDP Warszawa 1998 r.
- [33] Ogólne specyfikacje techniczne dla robót budowlanych - GDDP Warszawa 1998 r.
- [34] 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],

- 
- [35] 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],
- [36] 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].
- [37] 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].
- [38] Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych. GDDP, Warszawa 1994 r.
- [39] Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKiA Politechnika Gdańska, 2014 r.
- [40] Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 2001 r.
- [41] 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.
- [42] 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: Specyfikacje na projektowanie – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 4: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych  
D-M.00.00.00 I ROBOTY DROGOWE – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 5: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych ROBOTY MOSTOWE – wersja elektroniczna
- Załącznik nr 6: Odwierty - wersja elektroniczna
- Załącznik nr 7: Uzgodnienia - wersja elektroniczna
- Załącznik nr 8: Rysunki - wersja elektroniczna

---

**ZAŁĄCZNIK NR 1**

**WYKAZ CEN**

---

---

## Zasady obliczenia wykazu cen

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

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

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

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

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

## WYKAZ CEN (TABELA ELEMENTÓW RYCZAŁTOWYCH)

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

\*Wartość dokumentacji nie może przekroczyć 3% kwoty brutto ogółem.



---

**ZAŁĄCZNIK NR 2**

**DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH,  
POSTANOWIENIE**

### **Decyzja**

Na podstawie art. 71 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. poz. 353 tekst jednolity), w związku z § 3 ust. 1 pkt 51 oraz § 3 ust. 1 pkt 37 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71 tekst jednolity), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z póź. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego ul. Plac Teatralny 2 87-100 Toruń, który reprezentuje Pani Ewa Kmieć, Lafrentz Polska Sp. z o.o. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na "Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski - Izbica Kujawska - Koło od km 0+000 do km 29+023" po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy – postanowienie nr WOO.4242.139.2015.KŚ.5 z dnia 18 maja 2016 roku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku - opinia nr N.NZ-42-12-12/15 z dnia 05 października 2015 roku.

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:

#### **I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

##### **Miejsce realizacji przedsięwzięcia**

#### **II. 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.**

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Na czas prowadzenia inwestycji zorganizować zaplecze budowy, zapewnić doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych oraz sanitarnych, a także odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
2. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi przed hałasem.
3. Nie organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac, w pobliżu drzew (zachowując wolną strefę wokół równą co najmniej obrysowi koron drzew), zbiorników i cieków (zachowując strefę buforu o szerokości minimalnej 5 m od linii brzegowej), a także w obrębie terenów podmokłych i stwierdzonych siedlisk gatunków chronionych.
4. Przy wyznaczeniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla rozbudowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w rejonie terenów sąsiadujących bezpośrednio z ciekami wód powierzchniowych (w sąsiedztwie rzeki Zgłowiączki, Kocięca, Niwka, kanału Folsz, cieku Dunaj oraz rzeki Noteć), w bezpośrednim sąsiedztwie jezior (Jeziora Cmentowo, Niemiec, Brdowskie oraz jeziora Długie/Modzerowskie), w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu innych drobnych cieków i systemów melioracyjnych.
5. Podczas realizacji zamierzenia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

- W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6<sup>00</sup>- 22<sup>00</sup>.
6. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, dla ograniczenia pylenia podczas przesyłu należy je zraszać.
  7. W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr) teren budowy zraszać wodą
  8. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
  9. Materiały pyłące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponię ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
  10. Masy ziemne powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, uwzględniając standardy jakości gleby i ziemi określone przepisami odrębnymi, wykorzystać do wypełnienia powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu. Pozostałe masy ziemne przekazywać do przetwarzania, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
  11. Magazynowane odpady sukcesywnie wywozić z terenu inwestycji w miarę postępu robót.
  12. Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów zawierających asfalt, przeprowadzać wyłącznie w instalacjach i urządzeniach do tego przeznaczonych.
  13. Na czas przebudowy obiektów mostowych, koryta rzek zabezpieczyć siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek.
  14. Na terenie niezabudowanym oraz z pojedynczą zabudową rozproszoną (miejscowości Rządka Wola, Bielawy, Milżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo i Świętosławice), wody opadowe i roztopowe odprowadzać powierzchniowo, do odpowiednio wyprofilowanych oraz obsadzonych trawą rowów przydrożnych, a na obszarach zabudowanych miejscowości Brześć Kujawski, Lubraniec, a także Izbica Kujawska, odwodnienie korpusu drogowego prowadzić poprzez kanalizację deszczową.
  15. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności rozpoczęcia prac w okresie lęgowym, wyłącznie po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków na terenie zamierzenia.  
W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, wstrzymać wycinkę oraz podjąć określone przez ww. nadzór działania.
  16. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów niepodlegających wycince, wykonywać w sposób najmniej szkodliwy dla roślin, zabezpieczając przed:
    - a) uszkodzeniami mechanicznymi pni, poprzez zastosowanie tymczasowych osłon, np. z tkaniny jutowej, desek połączonych drutem, grubych mat z trzciny lub słomy,
    - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie terenu ich występowania,
    - c) przesuszeniem odkrytych korzeni, poprzez ograniczenie do niezbędnego minimum czasu otwarcia wykopów oraz zastosowanie zabezpieczeń ograniczających transpirację, np. okrywanie odkrytych korzeni matami słomianymi polewanymi wodą w okresach suszy lub wysokich temperatur,
    - d) osłabieniem kondycji drzew, poprzez niepodnoszenie poziomu terenu w zasięgu ich strefy korzeniowej, tj. w zasięgu rzutu korony,
    - e) mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych, poprzez ręczne prowadzenie robót w strefie brył korzeniowych w obrębie rzutu korony, bądź stosowanie metod bezwykopowych,
    - f) mechanicznym uszkodzeniem gałęzi, np. poprzez podwiązywanie gałęzi kolidujących z pracą pojazdów i maszyn wykorzystywanych w trakcie robót budowlanych.

2.

17. g. Z uwagi na konieczną wycinkę drzew i krzewów zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych, których sposób wykonania (w tym ilość), dostosować do charakterystyki usuwanego drzewostanu. W ramach nasadzeń stosować zgodnie z siedliskiem rodzime gatunki drzew: klon zwyczajny (ok. 20% składu nasadzeń), grab pospolity (ok. 20% składu nasadzeń), lipa drobnolistna (ok. 30% składu nasadzeń), klon polny (ok. 10% składu nasadzeń) i jesion wyniosły (ok. 20% składu nasadzeń) i krzewów: wierzba purpurowa, wierzba wiciowa, dziki bez czarny, trzmielina zwyczajna, leszczyna pospolita. W obrębie terenów miejskich dopuszcza się stosowanie form ozdobnych drzew i krzewów, z wyłączeniem gatunków obcych oraz inwazyjnych.
18. Po wykonaniu nasadzeń, przez okres 3 lat od zakończenia inwestycji, konieczne jest prowadzenie kontroli udatności wykonanych prac, a następnie, w razie konieczności, wykonanie nasadzeń uzupełniających.
19. Z uwagi na konieczność zniszczenia siedlisk żięb i bogatki zapewnić montaż skrzynek lęgowych przeznaczonych dla tych gatunków. Skrzynki umieścić możliwie blisko lokalizacji zniszczonych siedlisk (tj. km ok. 22+260, strona lewa oraz ok. km 17+760, strona lewa). Zastosować skrzynki typu A, zamieszczone na drzewach na wysokości ok. 4 m, w odległości min. 30 m od siebie. Zamieścić łącznie 4 skrzynki typu A (po 2 w każdej lokalizacji).
20. Skrzynki dla ptaków wykonać zgodnie z poniższymi wskazaniami:
  - a) skrzynki dla ptaków wykonać szczelne z desek drewnianych o grubości 2 - 4 cm oraz zabezpieczyć przed warunkami atmosferycznymi impregnatem drewnochronnym, a zadaszenie pokryć blachą lub papą,
  - b) skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwieraną przednią ściankę, należy czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata, w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego,
  - c) skrzynki typu A powinny posiadać wymiary: wewnętrzny wymiar dna 11 x 11 cm, otwór wlotowy umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 - 4 cm,
  - d) w miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe skrzynki dla ptaków.
21. W rejonie doliny rzeki Zgłowiączki (na odcinku nie krótszym niż od km 4+420 do km 5+000), realizację prac poprzedzić wygradzeniem terenu oraz odłowieniem i przemieszczeniem osobników zwierząt chronionych (w tym płazów) z terenu objętego pracami. Zastosowanie wygradzenia w rejonie doliny Zgłowiączki połączyć z systemem wiałek łownych (wkopanych w grunt), które okresowo (nie rzadziej niż 2 razy w ciągu doby), kontrolować pod kątem obecności zwierząt, które również przemieścić w inne miejsca. W czasie trwania prac na tym odcinku zapewnić nadzór przyrodniczy, celem kontroli prawidłowości prowadzonych działań oraz, w razie potrzeby, określenia działań korygujących, koniecznych dla skutecznego ograniczenia zagrożenia dla gatunków chronionych, w tym płazów.
22. Podczas budowy na całym odcinku drogi wszelkie obniżenia terenu, mogące tworzyć rozlewiska lub zbiorniki wodne, kształtować w taki sposób, aby skarpy po stronie przeciwnej od drogi umożliwiały samodzielne opuszczenie przez zwierzęta, poprzez nachylenie skarp nie większe niż 45°.
23. Każdorazowo przed podjęciem prac dokonać kontroli obecności zwierząt w obrębie wykopów. W przypadku ich obecności, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki przez zwierzę. Na czas przemieszczenia umieścić je w pojemniku uwzględniającym biologię gatunku i w sposób wykluczający możliwość przypadkowego zranienia lub zabicia zwierzęcia. Czynności te prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologii.
24. W celu ograniczenia możliwości zasiedlenia skarp składowanego humusu przez brzegówkę, skarpy (co najmniej w okresie od 15 marca do 15 sierpnia) kształtować w formie pochylej i osłaniać na wysokości min. 2 m od górnej krawędzi.

Światła studzienek i innych urządzeń mogących być przyczyną uwięzienia zwierząt, np. gadów i płazów, zabezpieczyć w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez stosowanie wygrodzeń lub szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostawanie się zwierząt do wnętrza urządzeń. Jednocześnie urządzenia te zabezpieczyć przed tworzeniem pułapki ekologicznej na etapie użytkowania inwestycji, poprzez montaż pochylni umożliwiających samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz. Pochylnie wykonane powinny być z blachy perforowanej stalowej lub aluminiowej o grubości min. 1 mm, szerokości min. 10 cm, z bocznymi krawędziami odgiętymi do góry na wysokość min. 13 mm oraz umieszczone pod kątem 70° i w taki sposób, aby obejmowały pełną wysokość studzienki. Dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań technicznych w powyższym zakresie pod warunkiem ich skuteczności, tj. zabezpieczenia przed przedostawaniem się drobnych zwierząt lub umożliwiające samodzielne opuszczenie studzienki przez zwierzę.

**III. 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.**

W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na klimat akustyczny zastosować działania ochronne zgodnie z poniższym zestawieniem:

L.p.	Rodzaj działania	Lokalizacja
1	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Świętosławice, od km 27+900 do km 28+830
2	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Augustynowo, od km 20+990 do km 22+040
3	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Wiktorowo, od km 17+100 do km 18+050
4	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Janin, od km 14+640 do km 15+050
5	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB	Janin, od km 14+100 do km 14+410
L.p.	Rodzaj działania	Lokalizacja
6	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Dobierzyn, od km 7+180 do km 7+570

7	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Kolonia Kazanie, od km 5+990 do km 6+300
8	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Kolonia Kazanie, od km 5+470 do km 5+800
9	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Bielawy, od km 4+890 do km 5+270
10	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Rzadka Wola, od km 1+640 do km 4+430
11	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB	Brześć Kujawski, do km 0+000 do km 1+120
12	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Lubraniec, wariant I (zielony) obwodnicy od km 0+600 do km 0+820

2. Wszystkie obiekty mostowe w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektować z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub z odwodnieniem powierzchniowym za obiekt, gdzie woda sprowadzona będzie do systemu odwodnienia drogi, w postaci trawiastych rowów drogowych.
3. Na wylocie rowów drogowych zastosować palisady z kółków drewnianych, obłożonych otoczkami, w celu zatrzymania zanieczyszczeń stałych.
4. Na wylotach rowów drogowych do cieków zastosować osadniki.
5. Projektowany most przez rzekę Zgłowiączkę w km 4+756 wykonać w sposób zapewniający zachowanie warunków migracji zwierząt dużych, średnich i małych. W przypadku planowanego mostu 5-przęsłowego, zapewnić rozpiętość przęseł 21 m + 3 x 30 m + 21 m. Wysokość (dostępna dla zwierząt) nie powinna być niższa niż 5 m. Koryto Zgłowiączki powinno pozostać w naturalnym przebiegu, wszelkie regulacje, zmiany przebiegu i umocnienia (ubezpieczenia) skarp, prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych wynikających z realnych zagrożeń dla konstrukcji mostu, z wykorzystaniem metod przyjaznych dla zwierząt, np. geosyntetyki pokryte gruntem, narzut kamienny.
5. W obrębie przejścia (mostu) zaprojektować i wykonać nasadzenia zieleni drzewiastej i krzewiastej osłonowo – naprowadzającej, złożone z rodzimych gatunków drzew oraz krzewów (np. wierzb, leszczyny). W rejonie samego przejścia (mostu) wyłożyć karpy korzeniowe (pochodzące z drzew min. 50-letnich) i stopy kamieni, celem stworzenia schronień dla drobnych zwierząt i unaturalnienia przejścia. Na powierzchni przejścia przeznaczonej dla zwierząt odtworzyć pokrywę roślinną, zgodną z siedliskiem.
6. Przepusty (3A i 3B w km 4+761, 8A i 8B w km 12+382, 9A i 9B w km 12+777, 10 w km 14+366, 11A i 11B w km 15+492, 16A i 16B w km 18+359, 19A i 19B w km 22+208, 25A i 25B w km 25+566 oraz 26 w km 27+729), dostosować do migracji płazów i małych zwierząt poprzez zachowanie średnicy min. 120 cm, a także montaż półki przelazowej.

5.

7. Dostosować istniejące przepusty dla migracji zwierząt małych i płazów poprzez montaż jednostronnej półki przełazowej oraz utrzymanie średnicy min. 150 cm (przepusty w km 8+245 w ciągu Strugi Dunaj, w km 13+575 w Strudze Koceniec, w km 18+739 w ciągu Strugi Sarnówka oraz w km 27+290 w ciągu rzeki Noteć), a także montaż obustronnych półek przełazowych i utrzymanie min. 2,5 m szerokości oraz 1,5 m wysokości (w km 20+453 – dopływ spod Augustowa).
8. Na obwodnicy Lubrańca (most, km ok. 0+140), wykonać przepust dla płazów i małych zwierząt z suchą półką, a na obwodnicy Izbicy Kujawskiej wykonać przepusty dla płazów i małych zwierząt z półką jednostronną w km 4+147, a także w km ok. 0+225 i km ok. 3+293.
10. Wymiary przepustów dla małych zwierząt i płazów powinny mieć min. 1,5 m szerokości dostępnej dla zwierząt, 1 m wysokości dostępnej dla zwierząt, a współczynnik ciasnoty powinien być nie mniejszy niż 0,07. W przypadku przepustów zlokalizowanych w obrębie szlaków migracji sezonowych (tj. wykorzystywanych wyłącznie sezonowo, w okresie migracji) szerokość nie powinna być mniejsza niż 1 m, a wysokość powinna wynosić min. 75 cm.

**IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać** oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy oos.

**V. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać:**

- postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

**VI. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania i monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe zlokalizować w min. 16 miejscach – punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, tj. p2, p5, p7, p11, p17, p19, p21, p24, p28, p30, p41, p42, p45, p51, p54, p60 (zgodnie ze wskazaniem w uzupełnieniu do raportu oos datowanym na kwiecień 2016 r.). Dodatkowo pomiary wykonać również na terenie miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska, dla których wybudowane zostaną obwodnice. Punkty pomiarowe należy zlokalizować: na terenie Lubrańca w min. 2 miejscach - punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej p3 i p19 oraz na terenie Izbicy Kujawskiej w min. 2 miejscach - punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej p3 i p11 (zgodnie z numeracją w uzupełnieniu do raportu oos datowanym na kwiecień 2016 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672 j.t.). Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

## UZASADNIENIE

1) Pismem z dnia 08 sierpnia 2015 roku (wpłynęło 13.08.2014 r.) Zarząd Województwa Kujawsko Pomorskiego reprezentowany przez Panią Ewa Kmieć, Lafrentz Polska Sp. z z.o.o. 60-359 Poznań zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na " Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski - Izbica Kujawska - Koło od km 0+000 do km 29+023"

2) Planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

3) Zgodnie z wymogami art. 64 ust. 1 pkt. w związku z art. 156 oraz na podstawie art. 64 ust.1 pkt. 2 w związku z art. 78 ustawy z dnia 03 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 późn. zm.). Burmistrz Lubrańca zwrócił się pismem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

4) Właściwy organ tj. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku pismem NNZ.-42-12-18/2014 z dnia 03.09.2014r. ( data wpływu 14.09.2014r.) stwierdził iż nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem nr WOO.4240.508.2014.K.Ś. z dnia 01.09.2014 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 1 - 9 i 12 - 20, a także ust. 4,6 cyt. 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.

5. Biorąc pod uwagę ww. opinie a także uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ustawy (kryteria selekcji), organ prowadzący postępowanie dnia 29 września 2014 roku wydał postanowienie o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustaleniu zakresu raportu – RG.6220.35.2014.DG. Postanowienie to stało się ostateczne w dniu 23 września 2014 roku.

6. Burmistrz Gminy Lubraniec w dniu 30.10.2014r. wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia do czasu opracowania raportu. W dniu 21.08.2015r. do tutejszego urzędu został dostarczony raport, w obec powyższego w dniu 02.09.2015r. Burmistrz Lubrańca wydał postanowienie o wszczęciu zawieszzonego postępowania, oraz przesłał raport organom opiniującym. Organ opiniujący tj. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy o uzupełnienie raportu. Przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko został uzupełniony wyjaśnieniami w dniach: 21 października 2015 r., 2 listopada 2015 r., 26 lutego 2016 r. oraz 27 kwietnia 2016 r. w wyniku tych uzupełnień Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 18.05.2016r. WOO.4242.139.2015.KŚ.5 uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki. Burmistrz Lubrańca informacją z dnia 22 czerwca 2016r. podaną do publicznej wiadomości w poszczególnych gminach powiadomił strony o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją w sprawie i o możliwości zgłaszania w 21 dniowym wyznaczonym terminie uwag i wniosków w sprawie. Ww. upłynął z dniem 14 lipca 2016r.. W obec braku zgłoszenia uwag i wniosków w sprawie Burmistrz Lubrańca przystąpił do opracowania decyzji kończącej postępowanie. Treść niniejszej decyzji przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu. Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady

7.



Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych

i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Analizowane przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem całą rozbudowywaną drogę wojewódzka nr 270, od km 0+000 do 29+023, to jest od miejscowości Brześć Kujawski do miejscowości Świętosławice – granica województwa kujawsko - pomorskiego, jak i odcinki projektowanych obwodnic w miejscowościach Lubraniec i Izbica Kujawska. Długość odcinka objętego opracowaniem dla projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 270 wynosi 29,023km. Opracowaniem objęte są także obwodnice Lubraniec i Izbica Kujawska o długości odpowiednio:

w odniesieniu do obwodnicy m. Lubraniec:

- wariant I (zielony - preferowany) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,269 km,
- wariant II (niebieski) obwodnicy m. Lubraniec – około 4,623 km,
- wariant III (różowy) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,984 km,

w odniesieniu do obwodnicy m. Izbica Kujawska:

- wariant I (błękitny) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 5,624 km
- wariant II (pomarańczowy) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 4+873 km
- wariant III (fioletowy – preferowany) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 4,575 km

Ponadto przewiduje się budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką na ciągu pieszo-rowerowym na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec, w każdym z analizowanych wariantów.

Przebiega przez następujące miejscowości i wsie wyszczególnione na podstawie istniejącego oznakowania w terenie: Brześć Kujawski, Rządka Wola, Bielawy, Lubraniec, Miłzyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo, Izbica Kujawska i Świętosławice.

W odniesieniu zaś do projektowanych obwodnic, omawiane zadanie przebiega przez następujące miejscowości:

Obwodnica Lubrańca (dot. wszystkich wariantów):

- Lubraniec-Parcele
- m. Lubraniec
- Kolonia Piaski
- Brzezina

Obwodnica Izbicy Kujawskiej (wariant błękitny):

- Augustynowo
- Sokółowo
- Józefowo
- Podtymień

Obwodnica Izbicy Kujawskiej (wariant fioletowy):

- Sokółowo
- Józefowo
- Podtymień

Obwodnica Izbicy Kujawskiej (wariant pomarańczowy):

- Józefowo
- Podtymień

Zakres niniejszej inwestycji obejmuje m. in. frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym, profilowanie istniejącej nawierzchni, wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej, wymianę nawierzchni w całości w zakresie wynikającym z badań geologicznych, kanalizację deszczową w przekroju ulicznym, zatoki autobusowo przy przystankach, przebudowę i budowę zjazdów przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami, chodniki w terenie zabudowanym, ciąg pieszo – rowerowy na całym odcinku o szer. 2,5 m, jedno miejsce do kontroli i ważenia pojazdów, kanał technologiczny na całym odcinku, jedną stację pogodową wraz z przyłączem energetycznym, skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatowymi skanalizowane wraz z oświetleniem, obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej nr 269), odwodnienie nawierzchni, przebudowę istniejących przepustów, oznakowanie poziome i pionowe, odwodnienie

8.

korpusu drogowego, rozwiązania geometrii skrzyżowań - poprawę geometrii, dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do normatywów, korektę niwelety na odcinkach o ograniczonej widoczności np. w m. Wiktorowo, prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi. Konieczność realizacji projektu determinuje stosunkowo niska drożność układu komunikacyjnego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Lubraniec - Koło, zwłaszcza w obrębie miejscowości oraz niezadawalający stan techniczny nawierzchni istniejącej drogi, co skutkuje obniżeniem bezpieczeństwa ruchu. Obecne rozwiązanie komunikacyjne nie zapewnia komfortu podróżowania, utrudnia pracę kierowcom, a przede wszystkim stwarza niebezpieczeństwo wobec zmotoryzowanych oraz pieszych uczestników ruchu. Parametry techniczne drogi znacznie odbiegają od wymagań normatywnych. Ciężki ruch tranzytowy wytyczony w terenie zabudowanym spotyka się z lokalnym ruchem samochodowym oraz pieszym i rowerowym, co obniża poziom bezpieczeństwa, powodując bezpośrednie zagrożenie wystąpienia wypadku drogowego. Ponadto odbywający się tą trasą ruch tranzytowy naraża mieszkańców na uciążliwości akustyczne oraz wibracje, jak również negatywnie oddziałuje na czystość powietrza.

Analizowane zadanie obejmuje także przebudowę istniejących obiektów mostowych na rzekach:

- Zgłowiączka w miejscowości Brześć Kujawski;
- Zgłowiączka w miejscowości Lubraniec;
- Kanał Folsz w miejscowości Świętostawice.

Zakres planowanych prac dla części drogowej obejmuje:

- a) rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni;
- b) budowę zatok autobusowych;
- c) przebudowę istniejących parkingów;
- d) przebudowę i budowę zjazdów;
- e) przebudowę i budowę przepustów (pod drogą i pod zjazdami);
- f) budowę i remont chodników oraz ciągów pieszo – rowerowego na całym odcinku;
- g) odwodnienie korpusu drogowego (poprzez dostosowanie istniejącej kanalizacji deszczowej - parametrów kolektora istniejącego / nowoprojektowanego i urządzeń odwodniających do wielkości zlewni pasa drogowego);
- h) poprawę geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi;
- i) dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wraz z korektą łuków;
- j) oznakowanie poziome i pionowe;
- k) prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi;
- l) kanały technologiczne dla sieci światłowodowej na całym projektowanym odcinku;
- m) oświetlenie dla skrzyżowań skanalizowanych, zatok autobusowych i przejść dla pieszych w terenie zabudowanym;
- ń) elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- o) wycinkę drzew w korpusie drogowym;
- p) obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej nr 269).

Przyjęto następujące parametry drogi:

- a. klasa drogi - wojewódzka;
- b. klasa techniczna – G;
- c. kategoria ruchu – KR-4 i KR-3;
- d. prędkość projektowa – 70 km/h;
- e. prędkość miarodajna: poza terenem zabudowy – 90 km/h;
- f. szerokość jezdni – 7,0 m;
- g. szerokość obustronnej opaski bitumicznej – 0,5 m;
- h. szerokość poboczy gruntowych – 1,5 m;
- i. pochylenia poprzeczne nawierzchni na odcinkach prostych  $i = 2 \%$ .

- Zakres planowanych robót dla części mostowej obejmuje:
- dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi wraz z podniesieniem nośności do klasy A, co wiąże się z całkowitą przebudową istniejących mostów,
  - budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką lub mostu z chodnikiem, na którym znajdować się będzie ciąg pieszo - rowerowy nad rzeką Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec,
  - wszystkie obiekty (tj. obiekty mostowe w miejscowościach Brześć Kujawski, Lubraniec i Świątosławice) w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub z odwodnienia powierzchniowego za obiekt, gdzie woda sprowadzona zostanie do systemu odwodnienia drogi. Na czas przebudowy obiektów ich koryta zostaną zabezpieczone siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek, natomiast Wykonawcą robót zostanie zobligowany po wykonaniu prac do oczyszczenia przestrzeni podmostowej oraz terenu przyległego.

Zakres planowanych robót dla części kolejowej dotyczy przejazdów przez kolej wąskotorową i obejmuje ich odtworzenie (dla stanu istniejącego) oraz budowę nowych (dla projektowanych obwodnic).

Na etapie prac realizacyjnych, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji oraz zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00- 22:00. Ponadto, uwzględniono konieczność: lokalizacji zaplecza budowy poza terenami chronionymi akustycznie, stosowanie materiałów sypkich o odpowiedniej wilgotności (jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać), zraszanie terenu budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych, wytwarzanych w wytwórniach poza miejscem inwestycji, a także transportowanie materiałów pyłących oraz mas bitumicznych samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe należałoby przeprowadzić ocenę stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlanego - drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizyko mechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2020 i 2030. Za podstawę do opracowania prognozy ruchu posłużyły dane z Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach wojewódzkich województwa kujawsko - pomorskiego z roku 2010. Prognozę oparto na pomiarze ruchu w punkcie pomiarowym 04086: Brześć Kujawski, następnie w punkcie pomiarowym 04087: Brześć Kujawski – Izbica Kujawska oraz 04088: Izbica Kujawska – granica województwa. Przygotowana analiza ruchu dla inwestycji sporządzona jest na bazie uproszczonej metody obliczania prognozy ruchu do roku 2030 na zamiejskich drogach wojewódzkich powiatowych i gminnych, opublikowanej na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Uproszczone metody obliczania prognozy ruchu na drogach zamiejskich niższej kategorii niż krajowe umożliwiają obliczenie w sposób przybliżony prognozowanego ruchu dla dowolnego horyzontu czasowego do 2020 roku, na podstawie aktualnie pomierzonego ruchu w tzw. roku bazowym. Prognozę na lata późniejsze obliczono analogicznie. W metodzie obliczeniowej podstawę do obliczania prognozy w rozpatrywanym punkcie stanowi średni dobowy ruch w roku bazowym,

w podziale na kategorie pojazdów. Wielkość ruchu w roku bazowym obliczono na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu (Generalny Pomiar Ruchu 2010). Zasady wykonywania pomiarów ruchu i obliczania średniego dobowego ruchu na drogach wojewódzkich są przedstawione w "Wytycznych pomiarów i szacowania średniego dobowego ruchu na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich". Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Biuro Studiów Sieci Drogowej, Warszawa 1999 r.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112 j.t.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, mieszkaniowo – usługowej oraz zabudowy zagrodowej.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Dodatkowym źródłem informacji na temat wrażliwości akustycznej przedmiotowego obszaru była przeprowadzona wizja w terenie.

Oddziaływanie akustyczne planowanej trasy komunikacyjnej będzie się nierozdzielnie wiązało z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie "XPS 31-133". Analiza została wykonana przy użyciu programu komputerowego TrafficNoise.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy.

Po zrealizowaniu obwodnic, klimat akustyczny w miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska ulegnie znacznej poprawie i nie będzie przekraczał dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Jednakże na pozostałym odcinku trasy komunikacyjnej będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych na granicy terenów wymagających ochrony akustycznej.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami zachodzi konieczność zastosowania rozwiązań chroniących środowisko, zapewniających dotrzymanie poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych przed hałasem.

Negatywne oddziaływanie planowanej trasy zostanie zminimalizowane, poprzez zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej przy jednoczesnym wprowadzeniu działań organizacyjnych polegających na ograniczeniu prędkości ruchu na niektórych odcinkach.

Po wprowadzeniu działań ograniczających negatywne oddziaływanie przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 270, standardy jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego zostaną dotrzymane za równo dla prognozy na 2020 i 2030 rok.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Uciążliwość przedmiotowej trasy określono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), gdyż ich emisja jest największa, a ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Powstające podczas realizacji odpady będą gromadzone selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, a następnie przekazywane w pierwszej kolejności do odzysku, a jeżeli nie będzie to możliwe - do unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamykanych pojemnikach, w miejscach oznakowanych oraz zadaszonych o utwardzonym, a także i nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych. Transport odpadów do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania będzie realizowany przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia, w sposób, który nie spowoduje zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów, a odpadów niebezpiecznych z zachowaniem przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

W przypadku konieczności wytworzenia odpadów zawierających azbest postępowanie powinno być zgodne z obowiązującymi przepisami w tym zakresie – aktualnie z rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649 ze zm.).

Jak już wcześniej wskazano, w ramach zadania nastąpi m.in. przebudowa istniejących obiektów mostowych na rzekach: Zgłowiączka w miejscowości Brześć Kujawski i Lubraniec, i na kanale Folusz w miejscowości Długie, poprzez dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi, wraz z podniesieniem nośności do klasy A. Wiąże się to z całkowitą przebudową istniejących obiektów.

Ponadto przewiduje się budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką lub mostu z chodnikiem, na którym znajdować się będzie ciąg pieszo - rowerowy na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec, w każdym z analizowanych wariantów.

Wszystkie ww. obiekty mostowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270 zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub z odwodnieniem powierzchniowym za obiekt. Woda opadowa sprowadzona zostanie wówczas do systemu odwodnienia drogi w postaci trawiastych rowów drogowych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Na wylotach rowów drogowych zostaną zastosowane palisady z kółków drewnianych, obłożonych otoczkami, w celu zatrzymania zanieczyszczeń stałych.

Na wylotach rowów drogowych do cieków zostaną zastosowane osadniki.

W rejonie planowanej inwestycji zlokalizowane są jeziora i rzeki oraz cieki (w tym cieki melioracyjne):

rzeka Zgłowiączka – w miejscowości Brześć Kujawski, gmina Brześć Kujawski, przecina analizowaną drogę w km około 1+070 km,

rzeka Zgłowiączka – w miejscowości Lubrańczyk, gmina Lubraniec, przecina analizowaną drogę w km około 10+452,

rzeka Kocięca (nazywana także Kocieniec lub Kozieniec) – w miejscowości Milżyn, gmina Lubraniec, przecina analizowaną drogę w km około 13+581,

rzeka Niwka (nazywana także Struga lub Sarnówka) – zlokalizowana pomiędzy miejscowością Skarszyn a Wiktorowo – gmina Izbica Kujawska, przecina analizowaną drogę w km około 18+745,

☞☞ kanał Folusz (nazywany także Śluzą) – zlokalizowany pomiędzy miejscowością Izbica Kujawska a Świętosławie – na wysokości miejscowości Długie, gmina Izbica Kujawska, przecina analizowaną drogę w km około 25+900

☞☞ ciek wodny Dunaj (w miejscowości Lubraniec) – gmina Lubraniec w km około 8+247

☞☞ rzeka Noteć – gmina Izbica Kujawska w km około 27+300.

W rejonie analizowanej inwestycji zlokalizowane są także jeziora i liczne bezodpływowe zagłębienia okresowo lub stale wypełnione wodą jeziora: Cmentowo, Niemiec, Brdowskie, Długie / Modzerowskie.

Obecnie droga w większości odwadniana jest powierzchniowo na pobocza gruntowe, a dalej do przyległych rowów drogowych. Na obszarach zabudowanych istnieje odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej.

Przy projektowaniu odwodnienia analizowanej inwestycji, Wnioskodawca, na prośbę mieszkańców ul. Kaliskiej i Brzezina w Lubrańcu, uwzględnił potrzebę zmiany usytuowania przepustu pod ww. drogą. Obecnie znajduje się on na wysokości działki nr ewid. 709/7 w Lubrańcu, przy ul. Kaliskiej. Woda płynąca z terenu gminy Lubraniec dwoma rowami, wpływa do stawów i dalej płynie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 270 do przedmiotowego przepustu, a z niego wzdłuż analizowanej drogi i wpływa do rzeki Zgłowiączki. W chwili obecnej zlokalizowany on jest powyżej poziomu spływających wód, co powoduje piętrzenie się wód, szczególnie wiosną, podtapianie pól, łąk i posesji, ale również podmokanie podbudowy omawianej drogi. Nowa lokalizacja przepustu (dz. nr ewid. 663/1), w bliskim sąsiedztwie stawów ułatwi spływ wody prosto do rzeki Zgłowiączki.

Na terenie niezabudowanym oraz z pojedynczą zabudową rozproszoną (Rzadka Wola, Bielawy, Miłżyn, Wiktorowo, Pasięka, Augustynowo i Świętosławice) wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do odpowiednio profilowanych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. W obszarach zabudowanych miejscowości Brześć Kujawski, Lubraniec oraz Izbica Kujawska odwodnienie korpusu drogowego będzie się odbywać przez kanalizację deszczową.

Przy wyznaczeniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla rozbudowy projektowanej drogi wykluczono jej lokalizację w rejonie terenów sąsiadujących bezpośrednio z ciekami wód powierzchniowych (w sąsiedztwie rzeki Zgłowiączki, Kocięca, Niwka, kanału Folsz, ciekun Dunaj oraz rzeki Noteć), w bezpośrednim sąsiedztwie jezior (Jeziora Cmentowo, Niemiec, Brdowskie oraz jeziora Długie/Modzerowskie), w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczyste - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu innych drobnych cieków i systemów melioracyjnych.

Technologia prowadzenia budowy obiektów mostowych (brak ścianek szczelnych), nie zakłóci przepływu wód podziemnych i powierzchniowych, a co za tym idzie nie będzie oddziaływać na jednolite części wód.

Budowa inwestycji nie wiąże się z poborem wód powierzchniowych, woda na miejsce będzie dostarczana cysternami. Realizacja zadania nie jest związana również z odprowadzaniem wody zanieczyszczonej do gruntu czy lokalnych wód, jakiegokolwiek powstałe na miejscu budowy ścieki będą z tego terenu usuwane przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni.

Na etapie eksploatacji, prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.) – 100 mg/l, a w stosunku do węglowodorów ropopochodnych będzie to nieprzekraczalna ilość 15 mg/l.

Inwestycja zlokalizowana jest częściowo na obszarze dorzecza Wisły oraz częściowo w obszarze dorzecza Odry, dla których opracowano Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Odry, przyjęte Uchwałami Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (kolejno: M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549, M.P. z dnia 27 maja 2011 r., Nr 40, poz. 451).

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia, oraz przytoczone powyżej zaplanowane przez Inwestora zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji zadania, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w cyt. Planach gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Odry.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska - Koło, realizowana będzie częściowo w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezioro Modzerowskie, gdzie obowiązuje uchwała nr X/245/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu

Jeziro Modzerowskie (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. poz. 2566), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy o oś

Jednocześnie zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.

o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

W odległości ok. 1,5 km znajduje się obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Słone Łąki w Dolinie Zgłowiączki PLH040037, który nie ulegnie naruszeniu w wyniku realizacji zamierzenia.

Inwestycja zlokalizowana jest w przeważającej części w obrębie istniejącego pasa drogowego, przy czym konieczne jest przecięcie z doliną rzeki Zgłowiączki, gdzie stwierdzono m.in. występowanie siedlisk gatunków płazów podlegających ochronie i która stanowi korytarz migracji zwierząt. W związku z powyższym w rejonie doliny Zgłowiączki w raporcie określono konieczne do podjęcia działania, w tym w zakresie wygradzenia terenu prac (w odniesieniu do płazów) oraz dostosowania mostu na rzece Zgłowiączce do migracji zwierząt dużych, średnich i małych.

Podobnie, z uwagi na konieczność zapewnienia migracji zwierząt (w tym płazów) w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zaproponowano dostosowanie istniejących obiektów (przepustów) do migracji zwierząt, przede wszystkim płazów i zwierząt małych.

Dodatkowo, z uwagi na potwierdzoną oraz potencjalną atrakcyjność terenu doliny Zgłowiączki dla zwierząt (w tym płazów) określono wymóg prowadzenia nadzoru przyrodniczego w czasie prowadzenia prac na ww. terenie, celem kontroli prawidłowości prowadzonych działań oraz, w razie potrzeby, określenia działań korygujących, koniecznych dla skutecznego ograniczenia zagrożenia dla gatunków chronionych, w tym płazów.

Zgodnie z przedłożoną i uzupełnioną dokumentacją przy planowaniu i projektowaniu przejść dla zwierząt (w tym płazów) wykorzystano m.in. publikacje Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra, dostępny pod adresem: <http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011> oraz Kurek R. 2010 Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, dostępny pod adresem: <http://pracownia.org.pl/poradnik-projektowania-przejsc-2010>.

W związku z powyższym, w oparciu o ww. publikacje sprecyzowano wymiary przejść (w tym wysokość przejścia w km 4+756 dla zwierząt dużych, średnich i małych – zgodnie z Kurek 2010 wysokość przejścia – światło przejścia zespolonego z ciekłem nie powinno być mniejsze niż 5 m, a także wymiary przepustów dla małych zwierząt i płazów). Podobnie na podstawie Kurek 2010 wskazano na konieczność pozostawienia koryta rzeki Zgłowiączki w naturalnym przebiegu, w rejonie przejścia w km 4+756.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko nie przewiduje się potrzeby dodatkowych rozwiązań w zakresie umożliwienia migracji zwierząt w przypadku istniejących obiektów mostowych w km 1+068 (w miejscowości Brześć Kujawski na rzece Zgłowiączka), w km 10+446 (w miejscowości Lubraniec na rzece Zgłowiączka) oraz w km 25+890 (w miejscowości Świętosławice na kanale Folusz).

Na podstawie przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji stwierdzono, że realizacja inwestycji wiąże się ze zniszczeniem siedlisk – miejsc lęgowych gatunków chronionych ptaków tj. zięby oraz sikory bogatki. W tym zakresie zaplanowano wykonanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek lęgowych, zgodnych z biologią ww. gatunków ptaków.

W odniesieniu do pozostałych gatunków chronionych roślin, grzybów (w tym porostów) oraz zwierząt nie przewiduje się podjęcia czynności zakazanych, w tym niszczenia siedlisk. Przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko wskazuje m.in. na zachowanie siedlisk płazów, a także stwierdzonego w sąsiedztwie inwestycji miejsca gniazdowania bociana białego.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wycinką drzew i krzewów. Do wycinki zakwalifikowano niemal 2300 szt. drzew oraz łącznie ok. 4,4 ha zadrzewień i zakrzewień (3,5 ha na planowanej rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 270, ok. 0,7 ha na obwodnicy Izbicy Kujawskiej oraz ok. 0,2 ha na obwodnicy Lubrańca). Są to w szczególności zadrzewienia przydrożne oraz związane z ogródkami przydomowymi (których usunięcie jest konieczne m.in. z uwagi na poszerzenie pasa drogowego). W składzie gatunkowym dominują klon zwyczajny, klon jawor, lipa drobnolistna, topola, wierzba, jesion wyniosły, jarzębka.

Skala wycinki (zgodnie z raportem) została ograniczona do niezbędnego minimum, koniecznego dla realizacji inwestycji. Jednocześnie zaplanowano wykonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów (opartych w szczególności o gatunki rodzime). Ilość drzew i krzewów wprowadzonych w ramach nasadzeń zastępczych dla zieleni przydrożnej powinno się dostosować do skali prowadzonej wycinki. W ramach nasadzeń stosowane będą sadzonki o dobrze rozwiniętym i zdrowym pniu oraz systemie korzeniowym.

W celu zapewnienia skuteczności wprowadzonych nasadzeń zastępczych określono wymóg kontroli ich udatności, jak również (w przypadku takiej konieczności) uzupełnienia nasadzeń.

Mając na względzie fakt, że w rejonie bezpośredniego oddziaływania inwestycji (w fazie jej realizacji) mogą występować drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie podczas prowadzenia prac, wskazano konieczność ich zabezpieczenia przed przypadkowym uszkodzeniem i zniszczeniem. Uwzględniając różnorodność warunków terenowych oraz różnego typu rozwiązania techniczne w zakresie zabezpieczenia drzew wskazano propozycje możliwych rozwiązań. Należy przy tym uwzględnić, że skuteczna ochrona drzew i krzewów przed uszkodzeniem obejmuje nie tylko zabezpieczenie pni, ale również brył korzeniowych. Celem przypadkowego zniszczenia siedlisk gatunków chronionych oraz siedlisk, wpływających na zachowanie lokalnej różnorodności biologicznej (np. terenów podmokłych, zbiorników i cieków wodnych) określono wymogi w zakresie organizacji prac (w tym zaplecza budowy).

Uwzględniając wyniki w zakresie występowania zwierząt (w tym płazów i gadów), a także obecności potencjalnych siedlisk ww. gatunków określono konieczność kontroli wykopów pod kątem obecności uwięzionych zwierząt oraz wymóg odłowienia i przemieszczenia stwierdzonych osobników w inne, bezpieczne dla nich miejsca, wskazując jednocześnie konieczność uprzedniego przeszkolenia pracowników w zakresie zoologii.

Przedłożona dokumentacja wskazuje, że inwestycja przebiega częściowo przez tereny atrakcyjne dla płazów, a także nie można wykluczyć obecności małych zwierząt (w tym ssaków, płazów i gadów) w rejonie drogi na etapie realizacji. Tym samym (uwzględniając również przedstawione wyniki rozpoznania przyrodniczego terenu) uznać należy, że możliwe występowanie ww. zwierząt w rejonie inwestycji również na etapie funkcjonowania. Z uwagi na mało intensywne wykorzystanie terenu przez ww. grupy zwierząt nie stwierdzono potrzeby wykonania przejść dla zwierząt (brak jest tutaj szlaków migracji). Analizując przedstawioną dokumentację oraz zakres inwestycji uznano, że (zgodnie z zasadą przezorności) konieczne jest zabezpieczenie przed tworzeniem pułapki ekologicznej również w przypadku studzienek lub innych urządzeń tego typu. W tym celu w niniejszym uzgodnieniu określono warunki w omawianym zakresie, przedstawiając jednocześnie możliwe rozwiązania techniczne. Określając ww. warunki uwzględniono skalę i rodzaj inwestycji, sposób wykorzystania terenu przez zwierzęta (w tym płazy, gady, drobne ssaki) określone w raporcie, a także dostępne materiały publikowane, w tym Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra (publikacja dostępna pod adresem <http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011>). Dopuszczono również stosowanie innych rozwiązań pod warunkiem ich skuteczności.

W związku z powyższym, inwestycję uzgadnia się w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000, określając warunki jej realizacji w tym zakresie. Jednocześnie, przy zachowaniu określonych niniejszym uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

Zgodnie z pkt. 133 ppkt 4 Wytycznych w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych z dnia 5 maja 2009 r. (opublikowanych na stronie [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl) w zakładce: Obowiązujące wytyczne MRR): „ocena oddziaływań skumulowanych powinna dotyczyć wpływów związanych z narastającymi zmianami w parametrach związanych z emisjami do środowiska, wynikającymi ze zsumowania wpływów powodowanych przez istniejące lub dające się przewidzieć działania. Tak więc oddziaływania skumulowane to suma wszystkich wpływów dotykających w sposób całościowy określonego odbiorcę oddziaływania”.



W związku z realizacją przedsięwzięcia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji. Reasumując nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania skumulowanego na etapie eksploatacji.

Realizacja nie będzie miała wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejeźności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosownych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Ponadto ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

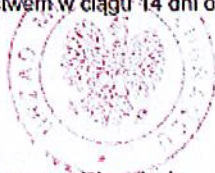
Zastosowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż zamierzone przedsięwzięcie spowoduje zmian standardów jakości środowiska, nie wprowadzi nowych czynników mających wpływ na jego degradację, a wskutek planowanej inwestycji poprzez polepszenie standardów technicznych drogi ograniczy negatywny wpływ istniejącej drogi na środowisko i polepszy bezpieczeństwo ruchu drogi orzeczono jak w sentencji.

### Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz. U. z 2008 roku Nr. 199 poz.1227 z późn. zm. ) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna .

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku za moim pośrednictwem w ciągu 14 dni od daty jej otrzymania .



**BURMISTRZ**

*mgr inż. Krzysztof Wrzesiński*

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1 Zarząd Województwa Kujawsko Pomorskiego

2. Ewa Kmieć Lafrentz - Polska Sp. z o.o 60 - 359 Poznań

3. Burmistrz Izbicy Kujawskiej

4. Burmistrz Brześcia Kujawskiego

5. pozostałe strony postępowania zostają powiadomione zgodnie z art. 49 K.P.A. w drodze publicznego ogłoszenia na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej BIP.

6. a/a

Do wiadomości:

1) RDOŚ w Bydgoszczy

2) PPIS w Bydgoszczy.

16.

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia .**  
**„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023”.**

Przedmiotem inwestycji celu publicznego jest „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023”. Niniejsze zadanie nie obejmuje skrzyżowania z drogą krajową nr 62 w m. Brześć Kujawski.

Analizowane przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem całą rozbudowywaną drogę wojewódzką nr 270 na omawianym odcinku to jest od miejscowości Brześć Kujawski do miejscowości Świętosławice (gr. województwa), jak i odcinki projektowanych obwodnic m. Lubraniec i Izbica Kujawska.

Długość odcinka objętego opracowaniem dla projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 270 wynosi 29,023km. Opracowaniem objęte są także obwodnice m. Lubraniec i Izbica Kujawska o długości odpowiednio:

w odniesieniu do obwodnicy m. Lubraniec:

- wariant I (zielony - preferowany ) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,269 km,

- wariant II (niebieski) obwodnicy m. Lubraniec – około 4,623 km

- wariant III (różowy) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,964 km,

w odniesieniu do obwodnicy m. Izbica Kujawska:

- wariant I (błękitny) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 5,624 km

- wariant II (pomarańczowy) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 3,953 km  $\phi + \gamma \approx 23$

- wariant III (fioletowy – preferowany) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 4,575 km

Analizowane zadanie obejmuje także przebudowę istniejących obiektów mostowych na rzekach:

- Zgłowiączka w m. Brześć Kujawski,

- Zgłowiączka w m. Lubraniec,

- Noteć w m. Świętosławice.

Ponadto przewiduje się budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką na ciągu pieszo-rowerowym na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec, w każdym z analizowanych wariantów.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w granicach administracyjnych powiatu włocławskiego w gminie Brześć Kujawski, gminie Lubraniec i w gminie Izbica Kujawska i w kontekście projektowanej rozbudowy przebiega przez następujące miejscowości i wsie wyszczególnione na podstawie istniejącego oznakowania w terenie: Brześć Kujawski, Rzadka Wola, Bielawy, Lubraniec, Miłżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo, Izbica Kujawska i Świętosławice.

Zakres niniejszej inwestycji obejmuje m. in. frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym, profilowanie istniejącej nawierzchni, wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej, wymianę nawierzchni w całości w zakresie wynikającym z badań geologicznych, kanalizację deszczową w przekroju ulicznym, zatoki autobusowe przy przystankach, przebudowę i budowę zjazdów przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami, chodniki w terenie zabudowanym, ciąg pieszo – rowerowy na całym odcinku o szer. 2,5 m, jedno miejsce do kontroli i ważenia pojazdów, kanał technologiczny na całym odcinku, jedną stację pogodową wraz z przyłączem energetycznym, skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatowymi skanalizowane wraz z oświetleniem, obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej nr 269), odwodnienie nawierzchni, przebudowę istniejących przepustów, oznakowanie poziome i pionowe, odwodnienie korpusu drogowego, rozwiązania geometrii skrzyżowań - poprawę geometrii, dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do normatywów, korektę niwelety na odcinkach o ograniczonej widoczności np. w m. Wiktorowo, prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi, wycinkę drzew w korpusie drogowym. Zakres planowanych robót dla części drogowej obejmuje:

- frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym,

- profilowanie istniejącej nawierzchni,

- wykonanie warstwy wiążącej,

- wykonanie warstwy ścieralnej,

- wymianę nawierzchni w całości w zakresie wynikającym z badań geologicznych,

- kanalizację deszczową w przekroju ulicznym,

1.

- zatoki autobusowe przy przystankach,
  - przebudowę i budowę zjazdów,
  - przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami,
  - chodniki w terenie zabudowanym,
  - ciąg pieszo – rowerowy na całym odcinku o szer. 2,5 m,
  - jedno miejsce do kontroli i ważenia pojazdów,
  - kanał technologiczny na całym odcinku,
  - jedną stację pogodową wraz z przyłączem energetycznym,
  - skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatowymi skanalizowane wraz z oświetleniem,
  - elementy BRD, wg potrzeb,
  - obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej Nr 269),
  - kategoria ruchu wg wykonanych pomiarów,
  - odwodnienie nawierzchni,
  - przebudowę istniejących przepustów,
  - oznakowanie poziome i pionowe,
  - rozwiązania uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych (np. poprzez wykonanie ryflowanych elementów nawierzchni tworzących system informacji dla osób niewidomych),
  - odwodnienie korpusu drogowego,
  - rozwiązania geometrii skrzyżowań - poprawa geometrii,
  - dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do normatywów,
  - korekta niwelety na odcinkach o ograniczonej widoczności np. m. Wiktorowo,
  - prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi (uwzględnić i rozwiązać kolizje branżowe związane z realizacją przebudowy drogi),
  - wycinkę drzew w korpusie drogowym,
  - rozgraniczenie i ustawienie słupków rozgraniczających z napisem „pas drogowy”,
  - rozwiązania uwzględniające powiązania z istniejącą siecią drogową oraz drogami dojazdowymi do pól i posesji, przy czym należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów poprzez sprawdzenie ich zasadności, dokonać tego w uzgodnieniu z Zamawiającym i w zaopiniowaniu przez samorządy lokalne,
  - wzmocnienie obiektów mostowych do klasy A oraz dostosowanie ich do parametrów drogi.
- Przy opracowaniu części drogowej projektu przyjmuje się następujące parametry techniczne:
- teren - płaski,
  - kategoria drogi - wojewódzka,
  - klasa drogi - G,
  - prędkość miarodajna - 70 km/h (na ter. zabudowy)
  - 90km/h (poza ter. zabudowy)
  - kategoria ruchu - KR4
  - obciążenie - 100 kN/oś,
  - standard techniczny - I
  - szerokość jezdni - 7,0 m + 0,5 m opaska bitumiczna, w przekroju ulicznym 7,0 m
  - projektowana szerokość ciągu pieszo – rowerowego - 2,50 m
  - projektowana szerokość poboczy gruntowych - 1,50 m,
  - projektowana szerokość chodników - 2,00 m (lokalne zwężenie do 1,25-1,5m).
  - pochylenie poprzeczne nawierzchni na odcinkach prostych  $i=2\%$ ,
  - spadek poprzeczny na rampie – zmienny,
  - pochylenie poprzeczne poboczy na trasie zasadniczej i drogach dojazdowych  $i=6\%$ .
- Zakres planowanych robót dla części mostowej obejmuje:
- dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi, wraz z podniesieniem nośności do klasy A,
  - budowę nowych kładek przy ww. istniejących mostach w związku z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym,
  - budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką na ciągu pieszo-rowerowym na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec,

2.

- wszystkie ww. obiekty (tj. obiekty mostowe w miejscowościach Brześć Kujawski, Lubraniec i Świętosławice) w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, z którego woda sprowadzona zostanie do systemu odwodnienia drogi. Na czas przebudowy obiektów ich koryta zostaną zabezpieczone siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek, natomiast Wykonawca robót zostanie zobligowany po wykonaniu prac do oczyszczenia przestrzeni podmostowej oraz terenu przyległego. Zakres planowanych robót dla części kolejowej obejmuje:

- likwidację przejazdów przez kolej wąskotorową

Projektowana rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Koło, ma na celu podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców pobliskich miejscowości, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, eliminację utrudnień w ruchu lokalnym, zwiększenie komfortu jazdy i skrócenie czasu jazdy na drodze wojewódzkiej nr 270.

BURMISTRZ

*mgr inż. Krzysztof Wrzesiński*

### POSTANOWIENIE

Burmistrz Lubrańca, działając z urzędu, na podstawie art. 113 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z póź. zm.) zwanym dalej w skrócie Kpa.

#### Postanawiam sprostować na żądanie strony

Omyłkę pisarską w treści decyzji 1/2019 Burmistrza Lubrańca znak RG.6220.1.2018.2019.DG z dnia 08 stycznia 2019r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+014 (istniejący km na drodze około 29+023) oraz decyzji 20/201 Burmistrza Lubrańca znak RG.6220.20.2015.DG z dnia 15.07 2016r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023 (wraz z budową obwodnic m. Lubraniec I m. Izbica Kujawska) w następujący sposób:

1. W decyzji 1/2019 znak RG.6220.1.2018.2019.DG z dnia 08 stycznia 2019r. na stronie 5 w parametrach technicznych decyzji jest :

- a) nośność nawierzchni – 100 kN/oś,
  - b) winno być: nośność nawierzchni – 115 kN/oś,
- pozostała treść decyzji pozostaje bez zmian.

2. W decyzji 20/201 znak RG.6220.20.2015.DG z dnia 15.07 2016r. W załączniku do decyzji środowiskowej pn. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023 (wraz z budową obwodnic m. Lubraniec I m. Izbica Kujawska) na stronie 2 w treści:

Przy opracowaniu części drogowej projektu przyjmuje się następujące parametry techniczne jest :

- a) nośność nawierzchni – 100 kN/oś
  - b) winno być: nośność nawierzchni – 115 kN/oś,
- pozostała treść decyzji pozostaje bez zmian.

#### uzasadnienie

W dniu 08 listopada 2019 roku do tutejszego Urzędu wpłynęło pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy znak pisma ZDW .II c.5111.363.17 skierowane do Burmistrza Lubrańca o sprostowanie omyłek pisarskich w decyzjach:RG.6220.20.2015.DG z dnia 15.07 2016r RG.6220.1.2018.2019.DG z dnia 08 stycznia 2019r. wraz z załącznikami z zakresu nośności nawierzchni.

Zmiany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w załącznikach do niej nie wpływają negatywnie na skuteczność wyników przeprowadzonych analiz w konstrukcji drogi w tym na zakres i zasięg oddziaływania inwestycji na środowisko.

Sprostowanie tej oczywistej omyłki nie prowadzi do zmiany merytorycznej rozstrzygnięcia decyzji i nie spowoduje ponownego rozstrzygnięcia sprawy, odmiennego od pierwotnego. Zgodnie z art. 113 § 1 k.p.a organ administracji publicznej może sprostować z urzędu błędy pisarskie i rachunkowe oraz inne oczywiste omyłki w wydanych przez siebie decyzjach. Wobec powyższego postanowiono o sprostowaniu omyłki.

#### Pouczenie

Na postanowienie stronom przysługuje zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku , w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego postanowienia, za pośrednictwem Burmistrza Lubrańca .

**BURMISTRZ LUBRAŃCA**

*Stanisław Budzyński*

---

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

2. Burmistrz Izbicy Kujawskiej

3. Burmistrz Brześcia Kujawskiego

4. pozostałe strony postępowania zostają powiadomione zgodnie z art. 49 K.P.A. w drodze publicznego ogłoszenia na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej BIP.

6. a/a

Do wiadomości:

1. RDOŚ w Bydgoszcz

2. PPIS w Włocławku

3. RZGWWP w Warszawie