

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1, ust.2 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.), a także **§ 3 ust. 1 pkt. 62** Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. 2023 poz. 775 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku: **Gminy Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice** w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn: **„Modernizacja infrastruktury drogowej drogi gminnej zlokalizowanej na działkach numer 6, 617 obręb Bobolice 3, 601/17 obręb Bobolice 3, 291/12 obręb Bobolice 2, 601/29 obręb Bobolice 3, 629 obręb Bobolice 3, 239 obręb Bobolice 2, 18 obręb Bobolice 2, 7/34 obręb Bobolice 2, 7/24 obręb Bobolice 2, dla zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego”.**

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

oraz ustalam

Warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w następującym zakresie :

1. Prace realizacyjne prowadzić wyłącznie w porze dziennej, w godz. 6.00 — 22.00.
2. Zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową (miejsce postoju maszyn, magazynowania materiałów budowlanych) zlokalizować na szczelnym podłożu, zabezpieczonym za pomocą geomembrany lub szczelnej folii.
3. Plac budowy wyposażać w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużyтыми środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym.
4. Planowaną wycinkę drzew wykonać poza sezonem lęgowym występujących lokalnie ptaków oraz ograniczyć do niezbędnego minimum, w tym nie przekroczyć maksymalnej ilości 4 drzew do usunięcia z gatunku brzoza brodawkowata.
5. Prace budowlane i roboty ziemne w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz dobrych praktyk (tj. zabezpieczenie pni osłonami, zakaz składowania materiałów budowlanych, mas ziemnych i odpadów w obrębie rzutu korony drzew, zabezpieczenie systemów korzeniowych przed przesuszaniem i przemarzaniem, ręczne wykonywanie prac ziemnych).
6. Na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.
7. Dokonać nasadzeń zastępczych za wycięte drzewa sadzonkami rodzimych gatunków drzew liściastych, w liczbie co najmniej równej liczbie drzew usuniętych. Sadzonki powinny mieć na wysokości 130 cm obwód wynoszący co najmniej 12 — 14 cm, aby w możliwie najkrótszym czasie mogły pełnić takie same funkcje, jak drzewa usunięte. Drzewa należy posadzić w rejonie istniejącego pasa drogowego wzdłuż analizowanych odcinków drogi, a w razie braku takiej możliwości — na innych działkach gminnych.

8. Zachować szczególną ostrożność podczas stosowania wszelkiego rodzaju maszyn podczas realizacji robót. Przede wszystkim sprawdzenia, czy używane maszyny i inne urządzenia techniczne spełniają ustalone wymagania ochrony środowiska, które dopuszczają je użycia.
9. Zapewnić odpowiednią organizację robót tak, aby na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń gruntu.
10. Wyposażyć teren budowy w środki służące do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, a w przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych usunąć wyciek np. za pomocą sorbentów. Zużyty sorbent przekazać do utylizacji uprawnionym i wykwalifikowanym podmiotom.
11. W przypadku skażenia gruntu przeprowadzić, za pośrednictwem wykwalifikowanej firmy, rekultywację skażonego terenu.
12. Zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów, z których ścieki będą wywożone do oczyszczalni ścieków lub odprowadzane bezpośrednio do kanalizacji.
13. Odpady, powstałe w wyniku realizacji inwestycji, gromadzić w wydzielonym miejscu o szczelnym podłożu, skąd powinny być oddawane regularnie do utylizacji.
14. Unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co mogłoby doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień.
15. Unikać pozostawiania otwartych wykopów, w których mogłaby się gromadzić woda tworząc tymczasowe zbiorniki retencyjne z wód deszczowych.
16. W przypadku odwadniania wykopów budowlanych konieczne jest uzyskanie zgody wodnoprawnej.

Ustalam charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku do niniejszej decyzji jako jej integralną część.

UZASADNIENIE

Na wniosek inwestora **Gminy Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice** w dniu 03 stycznia 2024r. wszczęte zostało postępowanie administracyjne o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia:

„Modernizacja infrastruktury drogowej drogi gminnej zlokalizowanej na działkach numer 6, 617 obręb Bobolice 3, 601/17 obręb Bobolice 3, 291/12 obręb Bobolice 2, 601/29 obręb Bobolice 3, 629 obręb Bobolice 3, 239 obręb Bobolice 2, 18 obręb Bobolice 2, 7/34 obręb Bobolice 2, 7/24 obręb Bobolice 2, dla zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego”.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.), dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094, z późn. zm.), organ prowadzący postępowanie wystąpił o opinię co do potrzeby sporządzenia raportu dla planowanego przedsięwzięcia oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koszalinie.

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Koszalinie nie wypowiedział się w tej sprawie co zgodnie z art. 122a § 2 „Sprawę uznaje się za załatwioną milcząco w sposób w całości uwzględniający żądanie strony, jeżeli w terminie miesiąca od dnia doręczenia żądania strony właściwemu organowi administracji publicznej albo innym terminie określonym w przepisie szczególnym organ ten: 1) nie wyda decyzji lub postanowienia kończącego postępowanie w sprawie (milczące zakończenie postępowania).”
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, postanowieniem z dnia 12.03.2024r., nr SZ.ZZŚ.4901.3.2.2024.IW nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania

w/w przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia celów środowiskowych i wskazując konieczność uwzględnienia w decyzji środowiskowej następujących warunków i wymagań

3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, Postanowieniem z dnia 06.03.2024r., nr WST-K.4220.5.2024.WS.KD.3 nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Natomiast istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koszalinie oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.),

Burmistrz Bobolic uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowane przedsięwzięcie obejmie:

Projektowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie ulic: Brzozowej, Kolejowej i Kochanowskiego, obejmujących działki nr 6, 617, 601/17, 601/29, 629 obręb Bobolice 3; 18, 7/34, 291/12 obręb Bobolice 2. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że aktualnie drogi objęte przedmiotową inwestycją posiadają liczne ubytki oraz ulegają stałej deformacji. W zakres przebudowy ulicy Brzozowej wchodzi jezdnia na odcinku 175 m, o planowanej szerokości 4 m, budowa chodnika na odcinku 90 m o szerokości 1,5 m, a także przebudowa rowu na odcinku 90 m. Ulica Kolejowa zostanie przebudowana na odcinku 665 m, do szerokości 5 m, wykonany zostanie także remont chodnika na odcinku 405 m i szerokości 1,5 m, a także przebudowa skrzyżowania z ulicą Głowackiego oraz skrzyżowania z ulicą Mieszka I i Parkową. Przebudowa ulicy Kochanowskiego będzie polegała na przebudowie nawierzchni jezdni na długości 220 m i szerokości 6 m z lokalnymi przewężeniami do 3 m od skrzyżowania z ulicą Kolejową do skrzyżowania z ulicą Langiewicza oraz przebudowie odcinka od skrzyżowania z ulicą Langiewicza do skrzyżowania z ulicą Traugutta, na długości 220 m, do szerokości jezdni 5 m wraz z budową ciągu pieszo — rowerowego o szerokości 3 m, budową kanalizacji deszczowej oraz przebudową oświetlenia ulicznego. Dla przebudowywanych odcinków dróg przyjęto prędkość projektową dla drogi klasy L równą 50 km/h oraz kategorię ruchu KR2.

W ramach prac ziemnych zostaną wykonane wykopy i nasypy, bądź jedynie korytowanie pod projektowane konstrukcje elementów dróg, następnie profilowanie nasypów i wykopów, humusowanie oraz przebudowa istniejących rowów (w tym ich oczyszczenie i odmulenie). Niweleta drogi zostanie dostosowana do przyległego terenu, w celu odprowadzenia wody powierzchniowo od istniejących przydrożnych rowów odprowadzających. Wykonane zostaną także zjazdy prywatne i publiczne oraz oznakowanie poziome. Z uwagi na poszerzenie drogi na ulicy Brzozowej, zajdzie konieczności wycinki 4 szt. drzew z gatunku brzoza brodawkowata. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny dla lokalnego ruchu mieszkańców oraz rolników.

W fazie realizacji planowanej inwestycji należy spodziewać się emisji hałasu, wynikającej z pracy sprzętu budowlanego (koparek, zagęszczarek, walców do zagęszczania, przycinarek prefabrykatów) oraz ruchu pojazdów transportowych. Poziom uciążliwości akustycznej będzie zależny od etapu prowadzonych prac oraz użytkowanego sprzętu. Ze względu na charakter prac na etapie budowy wystąpi również niezorganizowana emisja zanieczyszczeń zawartych w spalinach maszyn i pojazdów budowlanych, a także zwiększone czasowe zapylenie powietrza, związane z transportem, realizacją prac rozbiórkowych i ziemnych, a także wykorzystaniem na budowie materiałów budowlanych. Prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, w godz. 6.00 — 22.00. Z uwagi na przebieg analizowanych dróg w obrębie terenów zabudowanych, ww. ograniczenie czasowe ujęto w niniejszej decyzji jako warunek realizacji przedmiotowej inwestycji.

Realizację przedsięwzięcia zaplanowano w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym, z użyciem standardowych materiałów budowlanych, tj.: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty.

Zostanie wykorzystana także woda (do celów technologicznych) oraz paliwa (na potrzeby użytkowania maszyn i pojazdów).

W celu zagospodarowania ścieków socjalnych, pracownikom zostaną udostępnione przenośne sanitariaty, które będą regularnie opróżniane przez uprawnione jednostki. Etap realizacji inwestycji będzie charakteryzował się także powstawaniem odpadów, głównie z grupy 17, ujętej w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10), jak również odpadów o kodzie 20 03 01 (niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne). Wytworzone podczas przebudowy dróg odpady, będą odbierane sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo, zgodnie z przepisami prawa.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego wskazano, aby zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową (miejsce postoju maszyn, magazynowania materiałów budowlanych) zlokalizować na szczelnym podłożu, zabezpieczonym za pomocą geomembrany lub szczelnej folii. Teren budowy należy także wyposażyć w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużyтыми środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym.

Na etapie eksploatacji inwestycji klimat akustyczny w obrębie i otoczeniu analizowanych dróg ulegnie znacznej poprawie z uwagi na zwiększenie płynności jazdy przejeżdżających pojazdów. Przebudowa jezdni wpłynie więc na poprawę warunków ruchu w obrębie osiedla. W związku z powyższym po zrealizowaniu projektowanego przedsięwzięcia należy spodziewać się zdecydowanej poprawy warunków aerosanitarnych i akustycznych wzdłuż analizowanego ciągu komunikacyjnego, w stosunku do poruszania się pojazdów po zdeformowanych nawierzchniach, jak ma to miejsce obecnie. Z uwagi na typowo mieszkaniowy charakter analizowanego terenu, ruch komunikacyjny po wybudowaniu przedmiotowych dróg nadal będzie związany głównie z poruszaniem się pojazdów mieszkańców.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą, jak dotychczas, powierzchniowo do urządzeń odwadniających w postaci rowów.

W granicach terenu przeznaczonego pod projektowaną inwestycję nie występują formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336, ze zm.), takie jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Najbliższą formę przyrody stanowi specjalny obszar ochrony siedlisk pn. „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli” (PLH320022), oddalony ponad 150 m od przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na wskazaną odległość, jak również na fakt, iż przedsięwzięcie zaplanowano w miejscu już istniejących dróg, należy uznać, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie ingerować w ten obszar, w związku z czym nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmioty jego ochrony.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach istniejących dróg publicznych, czyli na terenach już przekształconych i wykorzystywanych antropogenicznie. Niemniej, w ramach planowanej inwestycji przewiduje się wycinkę 4 drzew z gatunku brzoza brodawkowata, o obwodach od 163 do 200 cm, znajdujących się w pasie drogowym. W obrębie tych drzew nie zaobserwowano dziupli, ani gniazd. W ramach zminimalizowania wpływu wycinki na walory krajobrazowe przedmiotowego terenu wskazano, aby wycinkę ograniczyć do niezbędnego minimum, a także wprowadzić nasadzenia zastępcze za wycięte drzewa, w liczbie co najmniej równej liczbie drzew usuniętych. Sadzonki powinny mieć na wysokości 130 cm obwód wynoszący co najmniej 12 — 14 cm, aby w możliwie najkrótszym czasie mogły pełnić takie same funkcje, jak drzewa usunięte. Drzewa należy posadzić w rejonie istniejącego pasa drogowego wzdłuż analizowanych odcinków drogi, a w razie braku takiej możliwości — na innych działkach gminnych. Z kolei w stosunku do drzew nieprzewidzianych do usunięcia wskazano, aby prace budowlane i roboty ziemne w ich obrębie, prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz dobrych praktyk (tj. zabezpieczenie pni osłonami, zakaz składowania materiałów budowlanych, mas ziemnych i odpadów w obrębie rzutu korony drzew, zabezpieczenie systemów korzeniowych przed przesuszaniem i przemarzaniem, ręczne wykonywanie prac ziemnych). Biorąc powyższe pod uwagę, a także fakt występowania w otoczeniu przebudowywanych ulic licznych skupisk bądź pasów drzew, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na lokalny krajobraz, jak również znaczącego uszczuplenia bioróżnorodności analizowanego terenu.

Przebudowywane ulice przebiegają także poza granicami korytarzy ekologicznych, w związku z czym oraz z uwagi na brak zmiany przeznaczenia i wykorzystywania terenu inwestycyjnego po zrealizowaniu przedsięwzięcia, nie przewiduje się wpływu planowanego zamierzenia na szlaki migracji roślin oraz zwierząt. Ponadto, poza niezbędną wycinką drzew, realizacja przedsięwzięcia nie zmieni znacząco struktury roślinności danego obszaru, ponieważ inwestycję zaplanowano w obrębie istniejących szlaków komunikacyjnych, przebiegających przy zabudowaniach. Dodatkowo wskazano, aby na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.

Rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz przewidziane do zastosowania materiały pozwalają za niewielkie uznać ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju. W związku z przewidywanym lokalnym zasięgiem oddziaływania inwestycji przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania.

W myśl § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019 poz. 1839) inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie:

- w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd o kodzie GW60009, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i słabym stanem ilościowym. Stan ogólny dla JCWPd określono jako słaby. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożona ilościowo. Celami środowiskowymi dla JCWPd są: dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy;
- w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Chociel o kodzie RW60000944829. JCWP posiada status naturalnych części wód, charakteryzujący się dobrym stanem ekologiczny. Stan chemiczny nie został określony dla powyższej JCWP. Celami środowiskowymi dla JCWP są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań - gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożona.

Ponadto planowana inwestycja znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wody, poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych i GZWP (Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych) oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.

Mając zatem na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia tj., że inwestycja nie jest zlokalizowana na ciekach i nie wiąże się z wprowadzaniem ścieków bezpośrednio do wód i do ziemi, tutejszy organ uznał, że przeprowadzanie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest konieczne. Przedsięwzięcie nie narusza warunków określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16.11.2022 roku w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U.2023.335). Ponadto realizacja przedsięwzięcia, w odniesieniu do osiągnięcia celów środowiskowych, nie spowoduje istotnych zmian w funkcjonowaniu JCW, jak również nie wystąpią trwałe, negatywne zmiany biologiczne, hydromorfologiczne oraz fizykochemiczne wód tego obszaru. Jednocześnie sposób zagospodarowania i użytkowania zlewni będzie utrzymany. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie ulegnie zasadniczo zmiana sposobu regulacji stosunków wodnych na przedmiotowym obszarze. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać negatywnie na potencjał ekologiczny i stan chemiczny wód na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto przedsięwzięcie nie naruszy celów Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Bobolic spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2023 r., poz. 775.), poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww. przedsięwzięcia, a w szczególności z uzupełnieniami, oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 7 dni od dnia doręczenia wskazanej informacji.

W zakreślonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, możliwości oraz sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, Burmistrz Bobolic - organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Mając na uwadze powyższe orzekam jak w sentencji decyzji.



Z up. BURMISTRZA

mgr Monika Gołucka
Zastępca Burmistrza

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 (tj. Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.).
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt. 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt. 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane.
4. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia. Stosownie do treści art. 127a cytowanej powyżej ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego: § 1.
6. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. § 2.
7. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują :

1. Gmina Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice
2. strony postępowania zgodnie z art.49 kpa

Do wiadomości :

1. RDOŚ w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych ul. Mieszka I/24, 75-132 Koszalin
2. PPIS w Koszalinie ul. Zwycięstwa 136, 75-613 Koszalin
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Zlewni Koszalin ul. Zwycięstwa 111, 75-601 Koszalin

Sprawę prowadzi:

Rafał Zdunek - Podinspektor ds. komunalnych i ochrony środowiska UM Bobolice pok. Nr 19 ,tel. (094) 345 84 26,
e –mail kos@bobolice.pl

Załącznik do decyzji KOŚ.6220.1.2024.RZ z dnia 16 kwietnia 2024 r.

„Modernizacja infrastruktury drogowej drogi gminnej zlokalizowanej na działkach numer 6, 617 obręb Bobolice 3, 601/17 obręb Bobolice 3, 291/12 obręb Bobolice 2, 601/29 obręb Bobolice 3, 629 obręb Bobolice 3, 239 obręb Bobolice 2, 18 obręb Bobolice 2, 7/34 obręb Bobolice 2, 7/24 obręb Bobolice 2, dla zadania inwestycyjnego pod nazwą; „Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego”.

1. Karta informacyjna przedsięwzięcia dot. „Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego”.

2. Uzupełnienie w karcie informacji przedsięwzięcia – załącznik nr. 1

Wnioskodawca: **Gmina Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76020 Bobolice**

Karta informacyjna przedsięwzięcia

GMINA BOBOLICE
ul. Ratuszowa 1
76-020 Bobolice

„Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego”.

Inwestor: Gmina Bobolice
ul. Ratuszowa 1
76-020 Bobolice

Autor opracowania: Krzysztof Dziadul
sekretarz gminy
ul. Ratuszowa 1
76-020 Bobolice

Podpis

SEKRETARZ GMINY
mgr Krzysztof Dziadul



Signed by /
Podpisano przez:

Krzysztof
Stanisław Dziadul

Date / Data:
2024-02-22 15:41

Bobolice, 18 grudnia 2023r.

**Karta informacyjna przedsięwzięcia dot.
„Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa,
Kochanowskiego”.**

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.....	3
1.1. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu lub zakres robót budowlanych.....	5
1.2. Aktualne uwarunkowania przedmiotu zamówienia:.....	6
1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno użytkowe.....	6
1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe.....	6
1.5. Opis wymagań zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.....	9
1.6. Wymagania materiałowe.....	11
1.7. Wymagania dotyczące zawartości dokumentacji projektowej.....	11
1.8. Pozostałe wymagania dla dokumentacji projektowej oraz robót budowlanych.....	11
1.9. Informacja dotycząca rozliczenia inwestycji.....	12
1.10. Inne ustalenia.....	12
 2. Szata roślinna i świat zwierzęcy.....	 13
3. Rodzaj technologii.....	14
4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.....	15
5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	16
6. Rozwiązania chroniące środowisko.....	16
6.1. Ochrona powierzchni ziemi.....	17
6.2. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych.....	17
6.3. Ochrona przed hałasem.....	17
6.4. Ochrona powietrza atmosferycznego.....	18
6.5. Zmiany klimatu.....	18
6.6. Drzewa i krzewy.....	18
7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.....	18
7.1. Emisja hałasu.....	18
7.2. Oddziaływanie w trakcie realizacji inwestycji.....	19
7.3. Oddziaływanie w trakcie eksploatacji inwestycji.....	19
7.4. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery.....	19
7.5. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie realizacji inwestycji.....	19
7.6. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie funkcjonowania inwestycji.....	20
7.7. Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno — bytowych.....	20
7.8. Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych.....	20
7.9. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych.....	20
8. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami.....	20
8.1. Faza realizacji.....	20
8.2. Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z następujących prac.....	21
8.3. Faza eksploatacji.....	21
9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.....	21
10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 14 stycznia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 55) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.....	21

1. Nazwa zadania:

„Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego”.

2. Adres obiektów budowlanych:

- 2.1. Ul. Brzozowa zlokalizowanych na działkach o numerach ewidencyjnych: 6, 617 obręb Bobolice 3. Działka numer 6 obręb ewidencyjny Bobolice stanowi własność Powiatu Koszalińskiego, zt. PZD w Koszalinie, działka 617 obręb Bobolice 3 stanowi własność Gminy Bobolice.
- 2.2. Ul. Kolejowa zlokalizowana na działkach o numerach ewidencyjnych 601/17 obręb Bobolice 3, 291/12 obręb Bobolice 2, 601/29 obręb Bobolice 3, 629 obręb Bobolice 3, 239 obręb Bobolice 2 - działki stanowią własność Gminy Bobolice.
- 2.3. Ul. Kochanowskiego zlokalizowana na działkach o numerach ewidencyjnych 18 obręb Bobolice 2, 7/34 obręb Bobolice 2, 7/24 obręb Bobolice 2, – działki stanowią własność Gminy Bobolice.

3. Nazwa i kody

71320000-7 Usługi inżynierskie w zakresie projektowania
45000000-7 Roboty budowlane
45100000-8 Przygotowanie terenu pod budowę
45111300-1 Roboty rozbiórkowe
45113000-2 Roboty na placu budowy
45233120-6 Roboty w zakresie budowy dróg
45233140-2 Roboty drogowe
45233220-1 Roboty w zakresie nawierzchni dróg
45233222-1 Roboty budowlane w zakresie układania chodników i asfaltowania
45233223-8 Wymiana nawierzchni drogowej
45233226-9 Roboty budowlane w zakresie dróg dojazdowych
45233290-8 Instalowanie znaków drogowych

4. Nazwa i adres Zamawiającego

Gmina Bobolice
ul. Ratuszowa 1
76-020 Bobolice

5. Spis zawartości programu funkcjonalno-użytkowego:

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

- 1.1. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu lub zakres robót budowlanych
- 1.2. Aktualne uwarunkowania przedmiotu zamówienia
- 1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno użytkowe
- 1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe
- 1.5. Opis wymagań zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.
- 1.6. Wymagania materiałowe
- 1.7. Wymagania dotyczące zawartości dokumentacji projektowej
- 1.8. Pozostałe wymagania dla dokumentacji projektowej oraz robót budowlanych
- 1.9. Informacja dot. rozliczenia inwestycji
1. 10. Inne ustalenia

II CZĘŚĆ INFORMACYJNA

1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamieszczenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.
2. Oświadczenie zamawiającego posiadaniem praw dysponowania nieruchomością na cele budowlane.
3. Wskazanie przepisów prawnych i norm związanych z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.
4. Inne posiadane informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych:
5. Imię i nazwisko osoby opracowującej program funkcjonalno użytkowy:
Agata Tomkowska – podinspektor ds. inwestycji drogowych, Urząd Miejski w Bobolicach,
ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice.

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

Zadanie obejmuje zakresem przebudowę ulic Brzozowej, Kolejowej, Kochanowskiego. Przedmiotem zamówienia jest zadanie polegające na wykonaniu kompletnej dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych oraz realizacji robót budowlanych związanych z przebudową dróg oraz towarzyszącą infrastrukturą. Zadanie polega na wykonaniu prac na drogach, które obecnie są bardzo zdegradowane, z licznymi, znacznymi ubytkami. Zakres:

- ul. Brzozowa – przebudowa jezdni na odcinku 175 m, szerokość 4 m, budowa chodnika na odcinku 90 m, szerokość 1,5 m, przebudowa rowu na odcinku 90 m, wycinka drzew (4-6 szt. brzozy), nasadzenia kompensacyjne.

- ul. Kolejowa przebudowa jezdni na odcinku 655m, szerokość 5 m, remont chodnika na odcinku 405 m, szer. 1,5 m, przebudowa skrzyżowania z ul. Głowackiego i przebudowa skrzyżowania z ul. Mieszka I i Parkową.

- ul. Kochanowskiego – odcinek od skrzyżowania z ul. Kolejową do skrzyżowania z ul. Langiewicza przebudowa nawierzchni jezdni odcinek długości 220 m, szerokość 6 m z lokalnym zwężeniem do 3 m; odcinek od skrzyżowania z ul. Langiewicza do skrzyżowania z ul. Traugutta – przebudowa drogi zgodnie z załączoną dokumentacją i pozwoleniem na budowę. Odcinek długości 220 m, szerokość jezdni 5 m, budowa ciągu pieszo – rowerowego o szerokości 3 m, budowa kanalizacji deszczowej, przebudowa oświetlenia ulicznego.

Nawierzchnie jezdni mają być wykonane z kostki betonowej lub bitumiczne. Nawierzchnie chodników z kostki betonowej. Ponadto dla wszystkich ww. dróg: utwardzenie poboczy, regulacja/ naprawa urządzeń melioracyjnych (jeśli wystąpi taka konieczność), remont istniejących zjazdów i wykonanie nowych, pomiary, badania jakościowe, obsiew trawą terenu przyległego, nasadzenia, wykonanie projektów stałej organizacji ruchu i projektów organizacji ruchu na czas prowadzenia robót, oznakowanie pionowe i poziome, zakup i montaż tablic informacyjnych.

Dla dróg publicznych budowa kanału technologicznego.

1.1. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu lub zakres robót budowlanych

1.1.1. Ul. Brzozowa, droga publiczna numer 147002Z

Klasa techniczna L,

Kategoria ruchu KR2,

Długość drogi 175 m,

Szerokość pobocza 0,5 m,

Szerokość jezdni 4 m,

Długość chodnika 90 m

Szerokość chodnika 1,5 m

przebudowa rowu na odcinku 90 m

1.1.2. Ul. Kolejowa, droga publiczna numer 147009Z

Klasa techniczna L,

Kategoria ruchu KR2,

Długość Drogi 665 m,

Szerokość pobocza 0,5 m,

Szerokość jezdni 5 m,

Długość chodnika 405 m

Szerokość chodnika 1,5 m

1.1.3. Ul. Kochanowskiego odc. 1 droga publiczna numer 147008Z

Klasa techniczna L,

Kategoria ruchu KR2,

Długość drogi 220 m,

Szerokość pobocza 0,5 m,

Szerokość jezdni 6 m, z lokalnym zwężeniem do 3 m

1.1.4. Ul. Kochanowskiego odc. 2 droga publiczna numer 147008Z

Klasa techniczna L,

Kategoria ruchu KR2

Długość drogi 220 m

szerokość pobocza 0,5m

Szerokość jezdni 5 m

Ciąg pieszo-rowerowy długość 220 m

Szerokość ciągu pieszo-rowerowego 3m

Budowa kanalizacji deszczowej,

Przebudowa oświetlenia drogowego

Dla wszystkich dróg:

- wycinka drzew kolidujących z przedmiotową drogą oraz infrastrukturą będzie wynikała z zaprojektowanej trasy ujętej na mapach do celów projektowych w rozwiązaniach projektowych,

- zjazdy do nieruchomości przyległych – zamawiający wymaga uzgodnienia lokalizacji zjazdów z właścicielami do nieruchomości przyległych w obrębie pasa drogowego,

- docelowa organizacja ruchu – w zakresie dróg objętych inwestycją zamawiający wymaga sporządzenia projektów Stałej Organizacji Ruchu w zakresie odpowiadającym inwestycji oraz wykonania oznakowania pionowego oraz poziomego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych pionowych, poziomych i warunków umieszczania ich na drogach, uzyskania zatwierdzenia dokumentacji przez organ zarządzający ruchem oraz wykonania oznakowania pionowego i poziomego zgodnie z zaprojektowaną organizacją ruchu.

- pobocza z mieszanki drogowej kruszywa niezwiązanego C50/30 gr. 15 cm po zagęszczeniu,

- obsiew trawą terenu przyległego, w obrębie pasa drogowego,

- Regulacja/naprawa/dostosowanie do rzędnej niwelety urządzeń melioracyjnych jeśli wystąpi potrzeba,

- w ramach realizacji zamówienia wykonawca wykona nasadzenia kompensacyjne wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

1.2. Aktualne uwarunkowania przedmiotu zamówieni

1.2.1. Ul. Brzozowa

Droga publiczna numer 147002Z. Droga o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni 3,5-4 m. Brak kanalizacji deszczowej, istniejące przydrożne rowy. Uzbrojenie podziemne: kanalizacja sanitarna, gaz, telekomunikacja, wodociąg, światłowód, przewody elektroenergetyczne. Skrzyżowanie z powiatową drogą – ul. Jedności Narodowej.

1.2.2. Ul. Kolejowa

Droga publiczna numer 147009Z. Droga o nawierzchni bitumicznej, szerokość 5-6m. Trzy odcinki chodnika z płyt betonowych długość 50m, szer. 1,5m; długość 75 m, szer. 1,5m; długość 150m, szer. 1,5m. Uzbrojenie podziemne: odcinkowo kanalizacja deszczowa, ogólnospławna, oświetlenie drogi, wodociąg, gaz, energia, telekomunikacja.

1.2.3. Ul. Kochanowskiego odc. 1

Droga publiczna numer 147008Z. Droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6 m. Przy drodze zlokalizowany jest chodnik, który nie będzie przebudowany. Uzbrojenie podziemne: odcinkowo kanalizacja deszczowa, sanitarna, oświetlenie drogi, wodociąg, gaz, energia, telekomunikacja.

1.2.4. Ul. Kochanowskiego odc. 2

Droga publiczna numer 147008Z. Droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5 m. Przy drodze chodnik długość 220, szerokość 2m. Uzbrojenie podziemne: deszczowa, sanitarna, oświetlenie drogi, wodociąg, gaz, energia, telekomunikacja.

1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno użytkowe:

1.3.1. Przebudowa ul Brzozowej

Zaprojektować i wykonać przebudowę ulicy na odcinku 175 m, szerokość jezdni 4 m, a także odcinki o przekroju dwukierunkowym umożliwiające wyminięcie się pojazdów, tzw. mijanki. Zaprojektować chodnik o długości 90 m, szerokość wymagana minimalna, od strony ul. Jedności Narodowej do skrzyżowania z ul. Spokojną. Projekt przebudowy skrzyżowania ul. Brzozowej z ul. Jedności Narodowej uzgodnić z Powiatowym Zarządem Dróg w Koszalinie. Zaprojektować przebudowę rowu/rowów celem wykonania poszerzenia drogi i budowy chodnika. Drzewa kolidujące z inwestycją należy wyciąć i dokonać nasadzeń zastępczych. Wodę opadową odprowadzać do rowów. Przy skrzyżowaniu z ul. Kolejową wodę opadową odprowadzać do kanalizacji, a istniejący wpust poddać regulacji. W przypadku kolizji istniejącego oświetlenia z infrastrukturą drogową uzyskać warunki od właściciela sieci oraz przebudować oświetlenie poza obszar kolizyjny. Zaprojektować zjazd na ul. Spokojną i parking przy cmentarzu komunalnym w obrębie pasa drogowego ul. Brzozowej. Pozostałe z jazdy zaprojektować z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców w zakresie zagospodarowania terenu. Zaprojektować i wykonać kanał technologiczny.

1.3.2. Przebudowa ul. Kolejowej

Zaprojektować i wykonać przebudowę ulicy na odcinku 665 m, szerokość jezdni 5 m. Od skrzyżowania ul. Kolejowej z ul. Kochanowskiego zlokalizowane są chodniki po jednej stronie jezdni. Chodniki należy rozebrać i wykonać z nowych materiałów z dostosowaniem szerokości do minimalnych obowiązujących wymagań, jednak nie mniejszej niż 1,5m. Wodę opadową odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej- poddać regulacji istniejące wpusty deszczowe. Zaprojektować dodatkowe wpusty do kanalizacji w obrębie skrzyżowań. W przypadku kolizji istniejącego oświetlenia z infrastrukturą drogową uzyskać warunki od właściciela sieci oraz przebudować oświetlenie poza obszar kolizyjny. Skrzyżowanie ulic Kolejowa, Parkowa i Mieszka I zaprojektować jako wyniesione w celu uspokojenia ruchu oraz przebudować część chodnika na ul. Parkowej w obrębie skrzyżowania.

1.3.3. Przebudowa ul. Kochanowskiego odc. 1

Zaprojektować i wykonać przebudowę ulicy na odcinku o długości 220 m, szerokość jezdni 6 m, z lokalnym zwężeniem do 3 m. Istniejący chodnik nie podlega przebudowie. Wodę opadową odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej a istniejące wpusty poddać regulacji wysokościowej lub remontowi.

1.3.4. Przebudowa ul. Kochanowskiego odc. 2

Wykonać roboty budowlane na odcinku 220 m, szerokość jezdni 5m, szerokość ciągu pieszo-rowerowego 3m, zgodnie z dokumentacją projektową i pozwoleniem na budowę załączone do postępowania w zakresie branży drogowej i branży sanitarnej.

W przypadku kolizji istniejącego oświetlenia z infrastrukturą drogową uzyskać warunki od właściciela sieci oraz przebudować oświetlenie poza obszar kolizyjny.

UWAGA

W przypadku gdy Zamawiający użył w opisie przedmiotu zamówienia (SWZ wraz z załącznikami) nazw materiałów, urządzeń lub producentów, znaków towarowych, patentów lub pochodzenia źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę należy je rozumieć jako przykładowe parametry minimalne oczekiwane przez zamawiającego. Zamawiający dopuszcza użycie materiałów równoważnych opisywanym. Wykonawca który na etapie realizacji umowy powołuje się na rozwiązania równoważne opisywanym przez zamawiającego jest zobowiązany wykazać że oferowane przez niego roboty, usługi, dostawy spełniają wymagania określone przez Zamawiającego.

1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe:

1.4.1. Drogi objęte zamówieniem zlokalizowane są na krawędzi jezdni z drogami

1.4.1.1. powiatową (ul. Jedności narodowej) – ul. Brzozowa

Wszystkie zjazdy i skrzyżowania z dróg wyższych kategorii należy uzgodnić z zarządcą tych dróg.

1.4.2. Jezdnię o nawierzchni bitumicznej wykonać zgodnie z dobranym układem warstw konstrukcyjnych. Krawędzie jezdni wykonać poprzez schodkowanie warstw. Krawędzie chodnika należy na całej długości ograniczyć krawężnikiem betonowym ulicznym 15x30 oraz wtopionym 15x22 cm na ławie betonowej z oporem. W miejscach zjazdów zastosować krawężniki obniżone do wys. W świetle +2cm. W miejscach

występowania krawężników o promieniu dostępnym w handlu, zastosować należy krawężniki łukowe. Zjazdy na przyległe działki należy uzgodnić z właścicielami działki. Zjazdy wyłącznie w obrębie pasa drogowego. Spadki poprzeczne zjazdów dostosowane do profilu jezdni oraz przyległego terenu.

1.4.3. Wodę opadową z projektowanych nawierzchni przewiduje się odprowadzać powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów, studni, kanalizacji i na przyległą zieleni.

1.4.4. Roboty ziemne na przedmiotowych drogach sprowadzają się do:

- wykonania wykopów i nasypów, bądź jedynie korytowania pod projektowane konstrukcje elementów drogi,

- profilowanie skarp nasypów i wykopów,
- humusowanie,
- przebudowy istniejących rowów,

1.4.5. Podbudowy konstrukcji jezdni, zjazdów, utwardzeń należy układać na podłożu zagęszczonym do $W_z=1.0$. W Przypadku trudności w uzyskaniu wymaganego wskaźnika zagęszczenia zastosować należy metody polepszające zagęszczalność gruntu, np. doziarnienie lub stabilizację chemiczną. Przed przystąpieniem do prac ziemnych, w ramach robót przygotowawczych należy zebrać warstwę ziemi urodzajnej, roślinnej.

1.4.6. Roboty ziemne wykonywać mechanicznie, jedynie w miejscach występowania uzbrojenia podziemnego należy je wykonywać ręcznie przy zachowaniu szczególnej ostrożności, po przeprowadzeniu przekopów próbnych w celu ustalenia lokalizacji sieci.

1.4.7. Wykonawca ma obowiązek takiego wykonywania robót ziemnych, aby powierzchniom gruntu nadawać w całym okresie trwania robót spadki, zapewniające prawidłowe odwodnienie. Spadek poprzeczny nie powinien być mniejszy niż 4% w przypadku gruntów spoistych i nie mniejszy niż 2% w przypadku gruntów niespoistych. Należy uwzględnić ewentualny wpływ kolejności i sposobu odspajania gruntów oraz terminów wykonywania innych robót na spełnienie wymagań dotyczących prawidłowego odwodnienia wykopu, koryta w czasie postępu robót ziemnych.

1.4.8. W przypadku wystąpienia wody gruntowej lub innych źródeł wody, odsłoniętych przy wykonywaniu robót ziemnych (w tym niezainwentaryzowane nigdzie drenaże), należy ująć je w rowy lub igłofiltr i odprowadzić do np. beczkownicz, a dla drenów wykonać stosowne przełączenia. Wody opadowe i gruntowe należy odprowadzić poza teren pasa robót ziemnych. Odprowadzenie wód, podczas prowadzenia robót, do istniejących zbiorników naturalnych i urządzeń odwadniających Wykonawca uzgodni z odpowiednimi instytucjami oraz uzyska zgody od właściciela terenu.

1.4.9. Wykonanie robót ziemnych i robót odwodnieniowych powinno przebiegać w kolejności zapewniającej stałe odprowadzenie wód gruntowych i opadowych. Nasyp należy wykonywać warstwami o grubości max. 20cm. Każdą warstwę należy zagęścić mechanicznie natychmiast po wbudowaniu do wymaganych w przepisach wskaźników zagęszczenia.

1.4.10. Wykonanie nasypów przewidziane jest głównie w miejscach wykonywania poszerzeń jezdni. Należy je wykonać z gruntu niewysadzinowego, piaszczystego. Grunt pozyskany z wykopów może być wykorzystany do wbudowania w nasyp. Nadmiar gruntu pozyskanego z wykopu oraz ten który nie nadaje się do ponownego wbudowania w nasyp należy wywieźć lub zagospodarować w miejsce wskazane przez Zamawiającego do 10 km od placu budowy.

1.4.11. Wykonawca robót jest zobowiązany do uwzględnienia ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, w tym do ochrony gleby. Przy prowadzeniu prac budowlanych Wykonawca winien dążyć, aby wykorzystanie i przekształcanie elementów przyrodniczych (gleby) odbywało się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji. Jeżeli ochrona elementów przyrodniczych nie będzie możliwa, należy podjąć działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą. Ściągniętą glebę (humus), należy składować w pryzmach z zabezpieczeniem do ponownego wbudowania, w miejscach przewidzianych do humusowania. Pozostałą część należy zagospodarować zgodnie z ustawą o odpadach w zakresie odspojonych niezanieczyszczonych mas ziemi i gleby, ze szczególnym uwzględnieniem obowiązku ochrony gleby i ziemi.

1.4.12. Roboty budowlane winny być prowadzone w sposób niedopuszczający do zanieczyszczenia gleby, ziemi i wód. Jeżeli w trakcie robót dojdzie do zanieczyszczenia gleby lub ziemi, które przekroczą standardy jakości gleby i ziemi, o których mowa w ustawie o ochronie środowiska, postępowanie z takimi wydobytymi

masami ziemnymi winno być zgodne z przepisami ustawy o odpadach. Przy czym, gleby i ziemi nie uznaje się za zanieczyszczone, jeżeli zanieczyszczenie spowodowały substancje pochodzenia naturalnego.

1.4.13. Sieci Uzbrojenia terenu - obszar planowanych robót jest uzbrojony w sieci. Wszystkie studnie, zawory, wpusty, kraty, pokrywy itp. należy poddać regulacji wysokościowej.

1.4.14. Wykonanie robót budowlanych i oddanie do użytkowania przedmiotu zamówienia musi być zrealizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane. Wykonanie i oddanie do użytku musi być również zgodne z wszelkimi aktami prawnymi właściwymi w przedmiocie zamówienia, z przepisami techniczno- budowlanymi, obowiązującymi polskimi normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej. Wykonawca musi liczyć się z sytuacją, że rodzaje robót i ilości określone w pkt. 1.1 programu funkcjonalno-użytkowego są orientacyjne i mogą ulec zmianie po opracowaniu dokumentacji projektowej. Poszczególne zadania stanowiące przedmiot niniejszego programu funkcjonalno-użytkowego powinny spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

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

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

1.4.16. Minimalne wymagania dot. konstrukcji jezdni

Zamawiający dopuszcza wariantowość nawierzchni dla każdej z dróg do wyboru Wykonawcy przy składaniu oferty. Dopuszcza się zastosowanie nawierzchni bitumicznej lub nawierzchni z kostki betonowej:

Minimalne wymagania dla konstrukcji i nawierzchni jezdni bitumicznej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16S, gr. 8 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 gr. 25 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej o BRC>20% gr. 20 cm,

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania innej konstrukcji lub wykorzystania istniejącej infrastruktury jako podbudowę pod nowe nawierzchnie pod warunkiem spełnienia warunków wytrzymałościowych dla danej drogi.

Minimalne wymagania dot. konstrukcji jezdni z kostki betonowej i chodnika:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej, gr. 8cm, (kostka teowa dla dróg, kostka prostokątna dla chodników)
- podsypka c-p R28>14 MPa, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 gr. 20cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej o CBR.20% gr. 15 cm,
- jezdnia okrawężnikowana krawężnikami betonowymi najazdowymi 15x22cm na ławie betonowej z oporem. W miejscach wyokrągleń stosować krawężniki łukowe prefabrykowane o odpowiednim promieniu.

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania innej konstrukcji lub wykorzystania istniejącej infrastruktury jako podbudowę pod nowe nawierzchnie pod warunkiem spełnienia warunków wytrzymałościowych dla danej drogi.

1.4.17. Minimalne wymagania dot. utwardzonego pobocza

- warstwa wierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 gr. 15 cm

Uwaga: Zakres i dobór konstrukcji wszystkich elementów drogi należy uzgodnić z Zamawiającym. Propozycja rozwiązań przedstawiona w niniejszym PFU jest jedynie wymogiem minimalnym stawianym przez Zamawiającego. Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania innej konstrukcji lub wykorzystania istniejącej infrastruktury jako podbudowę pod nowe nawierzchnie, pod warunkiem zachowania odpowiednich parametrów wytrzymałościowych.

1.4.18. Minimalne wymagania dot. organizacji ruchu dla poszczególnych dróg:

1.4.18.1. Ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego, zaprojektować oznakowanie drogowe w zakresie oznakowania skrzyżowań dróg podporządkowanych i dróg z pierwszeństwem przejazdu, zaprojektować dwa progi zwalniające na ul. Kolejowej, wyniesione skrzyżowanie ulic Kolejowej, Mieszka I, Parkowej, zaprojektować tablice z nazwami ulic.

Do wskazanego oznakowania należy zakupić niezbędne słupki. Znaki winny być zabetonowane. Ilość słupków zależna od ustawienia znaków. Ilości tablic, oznakowania mogą zostać zmienione w uzasadnionych przypadkach lub ze względu na obowiązujące przepisy.

Przedmiot zamówienia obejmuje także wykonanie i umieszczenie przy każdej z dróg tablicy informacyjnej o dofinansowaniu, która musi spełniać wymagania określone w Załączniku nr 6 i Załączniku nr 7 do PFU.

1.4.19. Dla dróg publicznych należy zaprojektować i wykonać kanał technologiczny o minimalnych parametrach wymaganych dla tych dróg.

1.5. Opis wymagań zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Wykonawca podejmujący się realizacji przedmiotu zamówienia zobowiązany będzie do:

1.5.1. Dokonanie zgłoszenia o którym mowa w art. 30 Prawa budowlanego oraz przygotowanie dokumentacji do zgłoszenia robót. Uzgodnienia z zarządcami dróg wyższych kategorii przebudowanych zjazdów/skrzyżowań. Zamawiający prowadzi postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przebudowy ulic Brzozowej, Kolejowej, Kochanowskiego.

1.5.2. Opracowania i przedłożenia do uzgodnienia Zamawiającemu koncepcji przebiegu drogi wraz z usunięciem ew. kolizji z infrastrukturą techniczną.

1.5.3. Opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia Specyfikacji Technicznych na wszystkie elementy realizowanych robót.

1.5.4. Opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia organowi zarządzającemu ruchem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót oraz docelowego projektu organizacji ruchu.

1.5.5. Realizacja robót w oparciu o zatwierdzoną przez zamawiającego dokumentację projektową i wytyczeniu robót przez uprawnionego geodetę Wykonawcy.

1.5.6. Prowadzenie pomiarów kontrolnych zgodnie z wymogami ST.

1.5.7. Przygotowanie harmonogramu badań kontrolnych w odniesieniu do harmonogramu realizacji robót.

1.5.8. Prowadzenie dziennika budowy.

1.5.9. Przygotowanie rozliczenia końcowego robót ma zawierać: badania materiałów, recepty, wyniki pomiarów: wyniki badań laboratoryjnych, deklaracje zgodności materiałów, aprobaty, sprawozdanie techniczne, geodezyjną inwentaryzację powykonawczą przyjętą do powiatowego zasobu geodezyjnego, oświadczenia uprawnionych kierowników robót o wykonaniu zadania zgodnie z przepisami, zakres rzeczowy.

1.5.10. Przekazania zrealizowanych projektów Zamawiającemu.

1.5.11. Zakresem prac projektowych należy objąć zakres przedstawiony na załącznikach graficznych i wynikających z opisu. Dokumentacja projektowa powinna przewidywać możliwość etapowania realizacji inwestycji. Etapy inwestycji i podział na odpowiednie zakresy należy uzgodnić z zamawiającym i dostosować do harmonogramu rzeczowo- finansowego.

1.5.12. Realizacja powyższego zakresu robót winna być wykonana w oparciu o obowiązujące przepisy (w tym w szczególności przepisy: Prawa budowlanego) przez Wykonawcę posiadające stosowne doświadczenie i potencjał wykonawczy oraz przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych.

1.5.13. Wymagania dotyczące przygotowania terenu budowy:

Plac budowy

Wykonawca po przejęciu terenu budowy od Zamawiającego, zabezpieczy oraz zapewni dozór mienia na terenie budowy na własny koszt. Teren udostępniony Wykonawcy przez Zamawiającego (w tym przez innych zarządców dróg wyższych klas) nie może być używany przez Wykonawcę dla celów innych niż realizacja niniejszego zamówienia, w szczególności Wykonawca nie może umieszczać żadnych reklam na terenie, gdzie realizowany jest przedmiot umowy bez uprzedniej pisemnej zgody Zamawiającego, a także bez stosownej zgody zarządcy lub właściciela terenu. Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania

przepisów dotyczących ochrony środowiska na placu budowy, z uwzględnieniem zanieczyszczenia powietrza, wody, gruntu oraz postępowania z odpadami. Wykonawca będzie dbał o porządek na terenie budowy oraz będzie utrzymywał teren w należytym stanie wolnym od przeszkód komunikacyjnych. Ponadto Wykonawca będzie ponosił pełną odpowiedzialność za stan i przestrzeganie przepisów bhp, ochronę p. poż i dozór mienia na terenie budowy, jak i za wszystkie szkody oraz następstwa nieszczęśliwych wypadków pracowników i osób trzecich, powstałe w trakcie robót na terenie przejętym przez Zamawiającego.

Zaplecze placu budowy

Zamawiający nie zapewnia Wykonawcy terenów na przygotowanie zaplecza placu budowy, zasilania w media, tymczasowych składowisk materiałów itp. Elementy te Wykonawca winien zabezpieczyć i wykonać własnym staraniem i na własny koszt w ramach wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu zamówienia. Wszystkie powstające podczas robót odpady są własnością Wykonawcy. Wykonawca zagospodaruje je we własnym zakresie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Rozpoczęcie robót

Warunkiem rozpoczęcia robót budowlanych jest uzyskanie przez Wykonawcę w ramach niniejszego przedmiotu zamówienia prawomocnego/ych pozwolenia/ń na budowę lub zgłoszenia robót niewymagających pozwolenia na budowę oraz wypełnienie innych wymagań wynikających z umowy i przepisów prawnych, tj. wszelkie decyzje, warunki, uzgodnienia. Wykonawca z co najmniej 7 dniowym wyprzedzeniem powiadomi użytkowników i właścicieli posesji o wykonywanych pracach oraz o wynikających z nich uwarunkowaniach i ograniczeniach.

Roboty przygotowawcze

Roboty przygotowawcze w zakresie prac pomiarowych powinny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Wykonawca jest odpowiedzialny za ochronę wszystkich punktów pomiarowych, ich oznaczeń i zabezpieczenie w czasie trwania robót. W przypadku zniszczenia Wykonawca musi je odtworzyć na koszt własny.

Roboty ziemne i rozbiórkowe

Roboty ziemne Wykonawca jest zobowiązany prowadzić bez naruszenia urządzeń obcych znajdujących się na terenach działek objętych zamierzeniami inwestycyjnymi oraz jest zobowiązany prowadzić roboty w sposób nie powodując destrukcji podłoża i jego nawodnienia. Inwestor nie dokonuje wskazań, co do miejsca składowania urobku pochodzącego z korytowania, jak i gruzu betonowego pochodzącego z rozbiórki elementów przebudowywanych obiektów. Utylizacja na koszt własny Wykonawcy.

Roboty drogowe

Roboty drogowe muszą być wykonane w optymalnych warunkach pogodowych przy zachowaniu właściwych dla danej grupy robót reżimów technologicznych, w sposób niepowodujący szkód w przyległych obiektach.

Podbudowy i nawierzchnie

Przyjęcie proponowanych rozwiązań w zakresie podbudowy i nawierzchni będzie uwarunkowane:

- wykonaniem nawierzchni z kruszywa w przypadku nawierzchni poboczy,
- wykonaniem nawierzchni z mieszanek mineralno-asfaltowych lub nawierzchni z kostki betonowej w przypadku jezdni przedmiotowych dróg,
- wykonaniem podbudowy spełniającej warunek kategorii ruchu oraz warunek mrozoodporności podłoża nawierzchni,
- wykonaniem nawierzchni z betonowej kostki betonowej w przypadku nawierzchni zjazdów, ciągu pieszo-rowerowego i chodników.

Odwodnienie wgłębne i powierzchniowe

Wykonawca robót ma obowiązek poinformowania właścicieli lub użytkowników sieci podziemnych o przystąpieniu do wykonania robót. Przebudowa i regulacja urządzeń uzbrojenia podziemnego w razie konieczności podlega odbiorowi przez właścicieli lub użytkowników tych urządzeń. W zależności od rodzaju urządzeń odbiorowi podlegają wszelkie roboty i instalacje wykonane zgodnie z uzgodnionym

projektem wykonawczym. Wykonawca ponosi wszelkie opłaty związane z nadzorem prowadzonym przez administratorów sieci.

Oznakowanie robót

Projekt organizacji ruchu na czas trwania robót musi w swym zakresie zapewniać możliwość dojazdów do działek właścicielom i użytkownikom poszczególnych nieruchomości, możliwość odbioru nieczystości oraz odpadów przez służby komunalne oraz możliwość dojazdu odpowiednich służb ratunkowych i pojazdów komunikacji zbiorowej. W przypadku braku możliwości należy powiadomić o tym fakcie mieszkańców odpowiednio wcześniej, minimum na 1 dzień przed wystąpieniem takich okoliczności.

Istniejące uzbrojenie

Ukształtowanie wysokościowe przedmiotowych obiektów należy zaprojektować tak aby w stopniu optymalnym wykorzystać uwarunkowania terenowe. Ewentualne uzbrojenie kolidujące z przebudowywaną drogą Wykonawca przebuduje na własny koszt (w tym wykona wszelką niezbędną dokumentację techniczną i uzyska wymagane prawem pozwolenia decyzje na własny koszt).

Zieleń

Projekt przebudowy drogi będzie zawierał dane dotyczące terenów zielonych, przylegających do miejsca prowadzenia robót. Podczas realizacji prac należy zwrócić szczególną uwagę na drzewa i krzewy rosnące w pasie drogowym a nie podlegające wycince.

1.6. Wymagania materiałowe

Wykonawca musi stosować tylko takie materiały, które spełniają wymagania ustawy Prawo Budowlane, są zgodne z polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane oraz materiały, które posiadają wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności. Do budowy przedmiotowych obiektów należy zastosować materiały klasy I. Za spełnienie wymagań jakościowych dotyczących materiałów ponosi odpowiedzialność Wykonawca robót.

1.7. Wymagania dotyczące zawartości dokumentacji projektowej

Obiekt budowlany i urządzenia należy projektować i wykonać tak, aby zapewnić optymalną ekonomiczność budowy, eksploatacji, konserwacji i remontów oraz zgodnie z obecnymi zasadami wiedzy technicznej. Wykonawca opracuje dokumentację projektową obejmującą wszystkie branże wchodzące w skład przedmiotowej inwestycji i na ich podstawie uzyska zgłoszenia bądź decyzje pozwalające na realizację przedmiotowych zadań. Projekt należy wykonać dla wszystkich elementów planowanej inwestycji, oddzielnie dla każdej branży. Projekty muszą być zaakceptowane przez Zamawiającego. Wykonawca realizujący roboty budowlane będzie musiał przygotować odpowiednie dokumenty formalno-prawne i uzyskać na ich podstawie, w imieniu Zamawiającego, zgodę właściwego organu na prowadzenie robót, w oparciu o obowiązujące przepisy, a w szczególności ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Wykonawca wypełni należycie wszelkie wskazania w przypadku, gdy organ wyrażający zgodę na prowadzenie robót nałoży szczegółowe warunki w zakresie prowadzenia robót oraz oddania do użytkowania obiektu po zakończeniu robót.

1.8. Pozostałe wymagania dla dokumentacji projektowej oraz robót budowlanych:

1.8.1. Wykonawca będzie zobligowany do sporządzenia harmonogramu szczegółowego wykonania poszczególnych opracowań projektowych, uzyskania poszczególnych opinii, uzgodnień i decyzji oraz wykonania robót budowlanych. Harmonogram będzie zgodny z harmonogramem rzeczowo – finansowym.

1.8.2. Wykonawca będzie zobowiązany do pełnienia nadzoru autorskiego przez cały okres realizacji inwestycji.

1.8.3. Ilości egzemplarzy opracowań projektowych dla Zamawiającego:

- dokumentacja projektowa - 1 egz.
- przedmiary robót, kosztorysy powykonawcze 1 egz.
- projekt docelowej organizacji ruchu – 1 egz. Zatwierdzony przez Organ Zarządzający Ruchem,
- pozostałe opracowania projektowe(operaty wodno prawne , organizacje ruchu na czas budowy itp.)

po 1 egz. dla każdego rodzaju.

Ponadto Wykonawca sporządzi taką ilość egzemplarzy poszczególnych opracowań projektowych jaka jest potrzebna do uzyskania wymaganych opinii, uzgodnień i decyzji oraz dla potrzeb wykonawstwa robót. Wykonawca będzie zobowiązany umową do przyjęcia odpowiedzialności od następstw i za wyniki działalności w zakresie:

- organizacji robót budowlanych,
- zabezpieczenia interesów osób trzecich,
- ochrony środowiska,
- warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- warunków bezpieczeństwa pracy,

Wyroby budowlane i materiały stosowane w zakresie wykonywanych robót budowlanych muszą spełniać wymagania polskich przepisów, a Wykonawca będzie posiadał dokumenty potwierdzające wymagane parametry. Zamawiający przewiduje bieżącą wyrywkową kontrolę wykonywanych robót budowlanych.

Zamawiający ustala następujące rodzaje odbiorów:

- odbiór dokumentacji wraz ze zgodą właściwego organu na prowadzenie robót,
- odbiór robót zanikających,
- odbiór oznakowania na czas prowadzenia robót,
- odbiory częściowe robót wynikające z harmonogramu rzeczowo – finansowego,
- odbiory robót zanikających,
- odbiór końcowy,
- przegląd gwarancyjny,
- przegląd pogwarancyjny.

Wszystkie materiały wyjściowe, uzgodnienia, decyzje i opinie pozyska we własnym zakresie Wykonawca z upoważnienia Zamawiającego, który w tym celu udzieli mu stosownych upoważnień. 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. Zamawiający wymaga również opracowania przez Wykonawcę projektów organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

1.9. Informacja dotycząca rozliczenia inwestycji:

Inwestycja jest realizowana z Dofinansowania Inwestycji Z Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych Edycja 8

Rozliczenie wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu umowy:

- Rozliczenie częściowe (trzy transze) za prace wykonane w okresach realizacji umowy. Rozliczenie za wykonane roboty następować może wyłącznie w okresach zgodnych z harmonogramem rzeczowo finansowym inwestycji (stanowiący integralną część umowy), na podstawie zatwierdzonej przez Zamawiającego ilości robót prawidłowo wykonanych w danym etapie.

- Rozliczenie końcowe (czwarta transza) nastąpi fakturą końcową wystawioną w oparciu o sporządzony i podpisany przez strony bezusterkowy protokół odbioru końcowego robót.

Wartości procentowe transz oraz terminy realizacji danych etapów są określone w harmonogramie rzeczowo – finansowym, stanowiącym załącznik do oferty Wykonawcy. Wykonawca uzupełni harmonogram po skalkulowaniu oferty.

1.10. Inne ustalenia

1.10.1. Szczegółowe specyfikacje techniczne, przyjęte konstrukcje nawierzchni, jak i technologia robót muszą być zaakceptowane przez Zamawiającego.

1.10.2. Materiały pochodzące z rozbiórek, stanowiące odpad są własnością Wykonawcy robót.

1.10.3. Wykonawca będzie musiał zorganizować minimum jedną naradę techniczną miesięcznie, celem omówienia postępu prac projektowych i ewentualnych problemów związanych z realizacją zamówienia.

1.10.4. Wykonawca w terminie 14 dni od zatwierdzenia dokumentacji projektowej przedłoży Zamawiającemu uszczegółowiony harmonogram rzeczowo-finansowy.

II CZĘŚĆ INFORMACYJNA

1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamieszenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów:
Wykonawca pozyska we własnym zakresie wszelkie niezbędne dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.
2. Oświadczenie zamawiającego posiadającym prawie dysponowania nieruchomością na cele budowlane:
Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach stanowiących własność Gminy Bobolice oraz częściowo na działkach należących do zarządców dróg klas wyższych. Zjazdy z dróg wyższych kategorii należy uzgodnić z zarządcami tych dróg.
3. Wskazanie przepisów prawnych i norm związanych z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego
 - 3.1. Ustawa Prawo budowlane,
 - 3.2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i formy projektu budowlanego;
 - 3.3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
 - 3.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym;
 - 3.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbiór robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego;
 - 3.6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
 - 3.7. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej;
 - 3.8. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie;
 - 3.9. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego;
 - 3.10. Ustawa o drogach publicznych;
 - 3.11. Ustawa prawo ochrony środowiska;
 - 3.12. Ustawa prawo wodne;
 - 3.13. Ustawa prawo o ruchu drogowym;
 - 3.14. Ustawa o finansach publicznych;
 - 3.15. Ustawa Kodeks Cywilny;
 - 3.16. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - 3.17. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
 - 3.18. Obowiązujące normy i przepisy;

2. Szata roślinna i świat zwierzęcy

Charakter obszaru znajdującego się w otoczeniu analizowanej drogi gminnej można określić, jako miejski. Na przeważającej długości projektowanego odcinka droga przebiega po terenie płaskim. Z uwagi na poszerzenie drogi konieczna będzie wycinka drzew. Projekt przewiduje wycinkę 4 drzew z gatunku Brzoza na ul. Brzozowej. W związku z wycinką drzew projekt przewiduje nasadzenia kompensacyjne - lipa drobnolistna. Wysokość nasadzeń min. 1,80-2,20m. Drzewa zostaną posadzone w granicach działek Inwestora.

3. Rodzaj technologii

Oceny istniejącej nawierzchni dokonano na podstawie wizji w terenie. Zadanie polega na wykonaniu prac na drogach, które obecnie są bardzo zdegradowane, z licznymi, znacznymi ubytkami. Zakres:

- ul. Brzozowa – przebudowa jezdni na odcinku 175 m, szerokość 4 m, budowa chodnika na odcinku 90 m, szerokość 1,5 m, przebudowa rowu na odcinku 90 m, wycinka drzew (4-6 szt. brzozy), nasadzenia kompensacyjne.

- ul. Kolejowa przebudowa jezdni na odcinku 655m, szerokość 5 m, remont chodnika na odcinku 405 m, szer. 1,5 m, przebudowa skrzyżowania z ul. Głowackiego i przebudowa skrzyżowania z ul. Mieszka I i Parkową.

- ul. Kochanowskiego – odcinek od skrzyżowania z ul. Kolejową do skrzyżowania z ul. Langiewicza przebudowa nawierzchni jezdni odcinek długości 220 m, szerokość 6 m z lokalnym zwężeniem do 3 m; odcinek od skrzyżowania z ul. Langiewicza do skrzyżowania z ul. Traugutta – przebudowa drogi zgodnie z załączoną dokumentacją i pozwoleniem na budowę. Odcinek długości 220 m, szerokość jezdni 5 m, budowa ciągu pieszo – rowerowego o szerokości 3 m, budowa kanalizacji deszczowej , przebudowa oświetlenia ulicznego.

Konstrukcje projektowane są w następujący sposób:

Konstrukcja drogi:

- warstwa z betonu asfaltowego AC 11 S - warstwa ścieralna gr. 4 cm
- warstwa z betonu asfaltowego AC 16 W - warstwa wiążąca 8cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0-31,5 C50/30 stabilizowanego mechanicznie do $I_s=1,0$ gr. 20 cm
- Podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem klasy $R_m=25\text{MPa}$ gr. 18cm $I_s=0,98$
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

Zjazdy:

- Nawierzchnia z kostki betonowej grafitowej gr. 8cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie do $I_s=1,0$ gr. 20 cm
- warstwa odcinająca z pospółki gr. 15cm $I_s=0,98$
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

Uwaga! Zjazdy, pod którymi należy wykonać przepusty będą posiadały następującą konstrukcję pod przepust:

- przepust HDPE fi300 SN8
- podsypka piaskowa gr. 5cm
- ława z kruszywa łamanego C50/30 o gr. 15cm $I_s=1,0$
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

Miejsca postojowe:

- Nawierzchnia z kostki betonowej grafitowej gr. 8cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie do $I_s=1,0$ gr. 20 cm
- warstwa odcinająca z pospółki gr. 20cm $I_s=0,98$
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

Progi zwalniające:

- Nawierzchnia z kostki betonowej czerwonej gr. 8cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie do $I_s=1,0$ gr. 20 cm
- Podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem klasy $R_m=25\text{MPa}$ gr. 18cm $I_s=0,98$
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

Konstrukcja poboczy

- nawierzchnia z kruszywa rozbiórkowego (destrukt, mieszanka kruszywa łamanego) do $I_s=1,0$ gr. 15 cm
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

Konstrukcja chodników:

- Nawierzchnia z kostki betonowej szarej gr. 8cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 stabilizowanego mechanicznie do $I_s=1,0$ gr. 10 cm
- grunt rodzimy stabilizowany mechanicznie $I_s=0,98$

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów przydrożnych po obu stronach drogi. Niweleta drogi zostanie dostosowana do przyległego terenu w celu odprowadzenie wody powierzchniowo do istniejących przydrożnych rowów odprowadzających. Wykonane zostaną także zjazdy prywatne i publiczne oraz oznakowanie poziome. Przyjęto prędkość projektową dla drogi klasy L równą 50 km/h oraz kategorię ruchu KR2.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Istnieją następujące warianty dla planowanego przedsięwzięcia:

o wariant O („zerowy”) — polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji. Wariant ten jest najmniej korzystny, a w perspektywie wzrostu ruchu na drogach w ciągu najbliższych lat jest wariantem wręcz złym. Zaniechanie inwestycji pogłębiłoby już obecnie istniejące, fatalne, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe. Z roku na rok zły stan nawierzchni będzie się pogłębiał. Wariant bezinwestycyjny, a więc utrzymanie dotychczasowych warunków jazdy drogą gminną jest wobec przewidywanego wzrostu natężenia ruchu trudny do poparcia.

Za realizacją inwestycji przemawiają następujące ważne argumenty:

- o brak możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu na drodze w obecnym stanie,
- o dalsza postępująca degradacja nawierzchni jezdni,

- o zwiększona emisja do powietrza substancji ze źródeł komunikacyjnych z racji braku płynności ruchu.
- o Wariantem proponowanym przez inwestora jest pełna realizacja inwestycji drogowej, tj. wykonanie nawierzchni bitumicznej lub nawierzchni z kostki betonowej. Jest to wariant optymalny.

Wariant przedsięwzięcia zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu infrastruktury. Są to metody powszechnie stosowane dla tego typu inwestycji. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących dojazdów, oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny. Projektowana droga na bazie istniejącej drogi stworzy strategiczną trasę komunikacyjną dla lokalnego ruchu mieszkańców i rolników. Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że racjonalny wariant alternatywny – jest jednocześnie wariantem proponowanym przez wnioskodawcę. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów. Ze względu na istotną poprawę warunków technicznych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

Z uwagi na fakt, że analizowana droga istnieje już od wielu lat wariant polegający na wdrożeniu inwestycji nie ma większego wpływu na środowisko przyrodnicze, natomiast wariant polegający na niepodejmowaniu inwestycji pogorszyłby istniejące, zle z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe. Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków komunikacyjnych. Po wykonaniu przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu i dobremu stanowi nawierzchni, sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja do powietrza ze źródeł komunikacyjnych ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Przedsięwzięcie nie wiąże się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Realizacja przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi gminnej spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak woda, surowce, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, ani gazową.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologie robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno - asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi w trakcie jej realizacji, mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na etapie realizacji będą następujące:

6.1 Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia.

Zminimalizowanie ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, związane będzie z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn budowlanych w należytym stanie technicznym. Również ewentualnie zbierany z fragmentów terenu humus winien być składowany i wykorzystany do zakładania nowych terenów zielonych.

6.2 Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej, tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety.

W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych zostaną wykonane izolacje poziome i pionowe.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą jak do tej pory, powierzchniowo do urządzeń odwadniających w postaci: rowów odwadniających, rowów chłonnych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi uporządkowanie spływu wód opadowych do istniejących rowów przydrożnych, dzięki ich odmuleniu i oczyszczeniu.

Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych.

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze Dorzecza Odry.

6.3 Ochrona przed hałasem

W trakcie robót drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należytym stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Znaczna część prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

6.4 Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie budowy do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczenia powietrza będą także pylenie z drogi powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

6.5 Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

6.6 Drzewa i krzewy

Z uwagi na poszerzenie drogi konieczna będzie wycinka drzew. Projekt przewiduje wycinkę 4 drzew z gatunku Brzoza Załącznik nr. 1 na ul. Brzozowej. W związku z wycinką drzew projekt przewiduje nasadzenia kompensacyjne - lipa drobnolistna. Wysokość nasadzeń min. 1,80-2,20m. Drzewa zostaną posadzone w granicach działek Inwestora.

W trakcie prowadzenia robot drogowych na placu budowy planuje się zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów (które znajdować się będą stosunkowo blisko prowadzonych prac drogowych). Zaleca się zabezpieczenie pni drzew obudową z desek do wysokości pierwszych gałęzi, czyli ok. 2m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów. Przymocowanie deskowania do pnia należy wykonać opaskami z drutu okrągłego, miękkiego, ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej. Wymienione wyżej oddziaływanie inwestycji na środowisko jest ściśle związane z okresem jego realizacji. Ewentualne uciążliwości mają charakter czasowy.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników.

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- o emisja hałasu;
- o emisja zanieczyszczeń do atmosfery;
- o odprowadzanie wód opadowych,

7.1 Emisja hałasu

Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6⁰⁰-22⁰⁰ (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22⁰⁰-6⁰⁰ (pora nocna). W załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, wynosi:

- o w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68dB,

- o w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60dB. Przebudowywana droga przebiega częściowo przez tereny zabudowane o zróżnicowanym charakterze zabudowy, tj. częściowo przez zabudowę zagrodową, częściowo zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też do wyznaczenia granicznych wartości wybrano parametry dla zabudowy o najniższych dopuszczalnych normach.

Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto za dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, związany z hałasami drogowymi:

- o w porze dziennej $L A_{eg} = 65\text{dB}$ dla zabudowy zagrodowej,
- o w porze dziennej $L A_{eg} = 61\text{dB}$ dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- o w porze nocnej $L A_{eg} = 56\text{dB}$

Dla terenów leśnych, rolnych, łąk i pastwisk, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, normatywów akustycznych nie wyznacza.

7.2 Oddziaływanie w trakcie realizacji inwestycji

W trakcie budowy i likwidacji inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych. Jest to związane z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego (pojazdów ciężarowych, koparek, zagęszczarek, walców do zagęszczania, przycinarek prefabrykatów). Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz z oddaniem inwestycji do użytku. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja hałasu skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

7.3 Oddziaływanie w trakcie eksploatacji inwestycji

Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest z ruchem pojazdów samochodowych. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Uciążliwość akustyczna jest tym większa, im większe jest natężenie ruchu. Mając na względzie klasę drogi i określoną w pkt. 1 wielkość natężenia ruchu, a także jej lokalizację głównie poza obszarem zabudowanym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach objętych ochroną akustyczną.

7.4 Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Stan powietrza atmosferycznego w obszarze planowanej inwestycji w głównej mierze zależeć będzie od zanieczyszczeń komunikacyjnych. Komunikacja samochodowa jest źródłem emisji, w których dominuje ditlenek azotu powstający podczas spalania paliw w silnikach. Innymi zanieczyszczeniami komunikacyjnymi są: ołów, benzen oraz ditlenek siarki. Ponadto transport jest źródłem również węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych, pyłu PM 10 oraz tlenków węgla.

7.5 Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie realizacji inwestycji

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi gminnej ul. Spacerowa – miejscowość Chociwle. Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach, uciążliwości placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą w miarę postępowania prac budowlanych. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania

robót). Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego.

7.6 Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie funkcjonowania inwestycji

Stan powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji planowanej inwestycji wiąże się z natężeniem ruchu pojazdów na poszczególnych odcinkach drogi. Mając na względzie klasę drogi i obecne natężenie ruchu na drodze oraz szacowany na poziomie ok. 10% wzrost natężenia ruchu po zrealizowaniu przedsięwzięcia, uznać można, że inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie znaczącym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa konstrukcja jezdni i nowa nawierzchnia na istniejącej drodze, przez co nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się po drodze pojazdów. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając klasę drogi oraz niewielkie natężenie ruchu pojazdów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń w zakresie emisji substancji do powietrza.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu.

7.7 Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno — bytowych

Nie występują. Jedynie na etapie budowy okresowo powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze z racji wyposażenia placu budowy w przenośne toalety, których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący.

7.8 Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Nie występują.

7.9 Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do odpowiednio profilowanych, oczyszczonych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Efektywność rowów i powierzchni zadarnionych zabezpieczających środowisko wodne wyniesie 40% dla zawiesiny ogólnej. W przypadku analizowanej inwestycji odprowadzenie wód opadowych w przedstawiony sposób zapewni wymagany prawem stopień redukcji zawiesiny ogólnej oraz nie nastąpi przekroczenie stężenia węglowodorów ropopochodnych.

8. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi.

Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji jest niemożliwa do określenia.

8.1 Faza realizacji

W tej fazie, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich prace będą związane z:

- zagospodarowaniem wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawieniem informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzeniem w sposób selektywny powstających odpadów,
- zapewnieniem właściwego postępowania z ewentualnymi odpadami niebezpiecznymi i zgromadzeniem ich w sposób nie zagrażający środowisku,

o przekazaniem ewentualnych odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania tego typu odpadów.

8.2 Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z robót rozbiórkowych.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- o 170181 – odpady z remontów i przebudowy dróg
- o 170302 - asfalt inny niż wymieniony w 170301
- o 170405 – żelazo i stal
- o 170504 – gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 170503

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy o odpadach odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi.

Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta — okresowo magazynowana). Odpady nie nadające się do odzyskania powinny zostać wywiezione na wysypisko.

Ponadto, przewiduje się, iż na zapleczech budowy też będą powstawały odpady, jak np. nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne - opakowania po napojach, artykułach spożywczych itp. (kod 20 03 01),

Odpady komunalne odbierane powinny być sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy.

8.3 Faza eksploatacji

Powstawać tutaj będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z wcześniej wymienionym katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstać:

- o 02 01 03 – odpadowa masa roślinna
- o 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 — wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze
- o 16 81 01 - odpady wykazujące własności niebezpieczne - powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych
- o 16 81 02 - odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych — inne niż wymienione w 16 81 01
- o 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Przebudowa drogi gminnej nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko, gdyż omawiana inwestycja zlokalizowana jest w bardzo dużej odległości od granic państwa polskiego. Nie ma możliwości, by analizowana droga wpłynęła niekorzystnie na państwa z nimi sąsiadujące, a ewentualnie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji zanieczyszczenia przedostały się poza granice naszego państwa.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia z dnia 14 stycznia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 55) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi wymienionymi w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220 ze zmianami). Z uwagi na rodzaj,

charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na obszary wodno — błotne oraz inne obszary o płytkim zleganiu wód podziemnych, obszary leśne oraz obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód oraz na wody powierzchniowe. Najbliżej położonymi miejscami objętymi ochroną są rezerwat „Łąki Bobolickie” i „Bobolickie Jeziora Lobeliowe” w obszarze Natura 2000. Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, jego skalę charakter, nie przewiduje się jego znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub gatunki roślin, zwierząt i ich siedlisk, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, ani na pogorszenia integralności tego obszaru lub powiązania z innymi obszarami. Przedsięwzięcie nie spowoduje ponadto utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

Uwaga:

W przypadku wejścia w życie nowych przepisów ustaw regulujących projekty, wykonawstwo – wykonawca przedmiotowej inwestycji winien dostosować się do obowiązujących przepisów własnym staraniem i na własny koszt

Załącznik nr 1 – Inwentaryzacja przyrodnicza

Załącznik nr 2 - Plan orientacyjny,

Załącznik nr 3 – lokalizacja inwestycji –Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa, Kochanowskiego

Załącznik nr 4 – Strefa oddziaływania

ZAŁĄCZNIK NR. 1

UZUPEŁNIENIE DO WNIOSKU KOŚ.620.1.2024.RZ

Karta informacyjna przedsięwzięcia

**„Modernizacja infrastruktury drogowej w m. Bobolice: ul. Brzozowa, Kolejowa,
Kochanowskiego”.**

Inwestor:

Gmina Bobolice

ul. Ratuszowa 1

76-020 Bobolice

Autor opracowania:

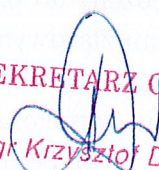
Krzysztof Dziadul

sekretarz gminy

ul. Ratuszowa 1

76-020 Bobolice

Podpis

SEKRETARZ GMINY

mgr Krzysztof Dziadul

Bobolice, 18 grudnia 2023r.

1. Podczas realizacji przedsięwzięcia może zaistnieć konieczność odwodnienia wykopów. Jednakże odwodnienie wykopów będzie prowadzone jedynie w niezbędnym zakresie zapewniającym utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczający oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie poprzez wykonanie tymczasowych wylotów rurociągów zrzutowych służących do odprowadzenia wód z odwadniania ww. wykopów do rowów.

2. Planuje się budowę nowej kanalizacji deszczowej na ul. Kochanowskiego. Powierzchnia z której będzie odprowadzana do nowej kanalizacji woda opadowa to ok. 1740 m². Włączenie do instalacji studni kanalizacji deszczowej na skrzyżowaniu ul. Traugutta i Kochanowskiego. Pozostały obszar inwestycji zostanie odwodniony do istniejącej infrastruktury (rowy, Kan. deszczowa), która zostanie jedynie odnowiona.

Kanalizacja deszczowa zostanie wykonana z rur i kształtek litych klasy „S” SDR34 SN8 PVC lite w zakresie średnic 200÷400 o połączeniach kielichowych z uszczelką – zgodnie z normą PN-EN 1401 oraz rur żelbetowych DN800.

Studnie z elementów betonowych będą odpowiadać normie PN-B/10729 :1999 i EN476:1997. Zwieńczenia studzienek zgodnie z PN-EN 124 i EN 476. Elementy betonowe powinny posiadać aprobatę techniczną. Wymagania dotyczące betonu:

- beton wibroprasowany klasy C35/45
- wodoszczelność W8
- mrozoodporność f-50
- nasiąkliwość – poniżej 4%
- odporność chemiczna na ścieki.

Studnie rewizyjne-włazowe zostaną wykonane w technologii prefabrykowanych kręgów betonowych Ø1000 łączonych na uszczelkę gumową. Studnie wykonane będą z elementów prefabrykowanych dostarczanych w postaci monolitycznego dna z kinetą przeznaczoną do przepływu ścieków, kręgów z zamontowanymi fabrycznie żeliwnymi stopniami złazowymi oraz płyty studziennej z otworem pod właz. W celu zapobiegnięcia zapadaniu się włazów zastosowane zostaną żelbetowe pierścienie odciążające. Do regulacji wysokości osadzenia włazu żeliwnego zastosować pierścienie dystansowe. Szczelność przejścia króćców przyłączeniowych przez ściany betonowe studni zapewniać będą uszczelki gumowe, tzw. przejścia szczelne. Włazy do studni rewizyjnych włazowych dla kanalizacji deszczowej zaprojektowano klasy D 400 z pokrywą wypełnioną betonem z zabezpieczeniem przeciw obrotowi. Studnie będą wykonane z elementów betonowych odpowiadających normie PN-B/10729 :1999 i EN476 :1997. Zwieńczenia studni zgodnie z PN-EN 124 i EN 476. Elementy betonowe powinny posiadać aprobatę techniczną. Zaprojektowano również studzienki rewizyjne z tworzywa sztucznego o średnicy 425 mm. Studzienki powinny być wykonane z PVC, kineta z PP, z częścią teleskopową do regulacji wysokości z włazami i pierścieniem odciążającym i włazem żeliwnym klasy D400.

Wpusty uliczne zostaną wykonane z elementów betonowych DN 500 mm. Wpusty będą instalowane z pierścieniami odciążającymi zabezpieczającymi przed ich osiadaniem. Elementem wlotowym wód opadowych do studzienki będą wpusty ściekowe klasy D

400. Króciec wlotowy, którymi ścieki napływają do studni wykonać z typowej kształtki PVC (adaptera). Poszczególne elementy wpustu łączyć na zasadzie pióro-wpust na wodoszczelnej zaprawie betonowej. Wysokość osadnika we wszystkich wpustach wynosić będzie 1000 mm.

3. Na etapie realizacji zadania, woda wykorzystywana będzie do celów technologicznych i socjalno-bytowych. Zużycie wody w celach technologicznych – przede wszystkim do zwilżania nawierzchni (polewania), jest zmienne i trudne do precyzyjnego określenia. Polewanie odbywać się musi z taką intensywnością, aby mogły zachodzić naturalne procesy wiązania podłoża. Do tych celów najlepszym źródłem wody jest wodociąg, ułatwia to proces polewania. W miejscach gdzie niemożliwe jest korzystanie z sieci, woda będzie dostarczana za pomocą beczkowozów. Woda na potrzeby socjalne pracowników pracujących przy budowie pobierana będzie z sieci wodociągowej lub będzie dowożona beczkowozami. Wielkość zużycia wody będzie skorelowana z ilością pracowników.

Przewidywane ilości wykorzystywanych surowców i materiałów zostaną przedstawione w przedmiarze robót po sporządzeniu kompletnego projektu wykonawczego pozwalającego wykonać kompletny przedmiar. W związku z powyższym na obecnym etapie realizacji zadania nie można precyzyjnie i jednoznacznie określić ilości surowców technologicznych i materiałów potrzebnych do realizacji inwestycji.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Zapotrzebowanie na wodę, surowce oraz materiały będzie wynikało z rodzaju przyjętej technologii realizacji robót budowlanych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z wykorzystaniem zasobów naturalnych.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie związany z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Podczas realizacji wykorzystywane zostaną materiały, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Wykorzystanie wody ograniczać się będzie do zapewnienia właściwej wilgotności gruntu. Wykorzystanie energii elektrycznej i paliw płynnych odbywać się będzie w zakresie niezbędnym do pracy maszyn koniecznych przy realizacji inwestycji. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zostaną zapewnione przez Wykonawcę robót.

4. Rozwiązania chroniące środowisko

Oddziaływania inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji zamkną się w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny lub zostanie nadany na podstawie decyzji ZRID. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji w przedmiotowym dokumencie określono istotne warunki korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:

- etap realizacji:

- 1) zaplecze budowy oraz miejsce postoju sprzętu budowlanego zorganizować na utwardzonym terenie, zabezpieczonym przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;
- 2) tankowanie, naprawę i przeglądy techniczne sprzętu budowlanego przeprowadzać poza terenem inwestycji;
- 3) w przypadku rozlewu substancji ropopochodnych z maszyn i pojazdów należy

- zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do ziemi (zastosowanie sorbentów o odpowiedniej chłonności);
- 4) gospodarowanie odpadami będzie odbywało się na zasadach określonych w aktualnych przepisach. Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem typowych odpadów budowlanych;
- odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady niebezpieczne przekazywać uprawnionym odbiorcom, a miejsca ich magazynowania oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt;
 - odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania;
- 5) masy ziemne pozyskane z wykopów chronić przed ich zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi i wykorzystać do wyrównania terenu inwestycyjnego;
- 6) zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie inwestycyjnym;
- 7) dla zapewnienia warunków sanitarnych pracujących osób, zostaną zapewnione kabiny sanitarne z bezodpływowymi zbiornikami do gromadzenia ścieków sanitarnych, których nieczystości będą opróżniane za pośrednictwem podmiotów posiadających odpowiednie uprawnienia;
- 8) podczas realizacji przedsięwzięcia może zaistnieć konieczność odwodnienia wykopów. Jednakże odwodnienie wykopów będzie prowadzone jedynie w niezbędnym zakresie zapewniającym utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczający oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie;
- 9) celem ograniczenia uciążliwości akustycznych wszelkie prace wykonywane będą wyłącznie w porze dnia, tj. od 6:00-22:00;
- 10) drzewa pozostające w bezpośrednim sąsiedztwie terenu realizacji inwestycji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami poprzez owinięcie ich pni matami słomianymi, a następnie oszalowanie desami do wysokości pierwszych gałęzi, odkryte korzenie przykryć matami słomianymi lub folią.