



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Mój region w Europie

PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY CZĘŚĆ OPISOWO-INFORMACYJNA

TYTUŁ ZADANIA: Przebudowa z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023. Etap I od km 1+100 do 7+762

ADRES OBIEKTU: Województwo: kujawsko-pomorskie, powiat: włocławski, gminy: Brześć Kujawski, Lubraniec

ZAKRES ROBÓT BUDOWLANYCH - KODY CPV:

45233120-6	Roboty w zakresie budowy dróg
45221100-3	Roboty budowlane w zakresie budowy mostów
45231000-5	Roboty budowlane dotyczące budowy rurociągów, ciągów komunikacyjnych i energetycznych
71240000-2	Usługi architektoniczne, inżynieryjne i planowania
71320000-7	Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania
71330000-0	Różne usługi inżynieryjne

ZAMAWIAJĄCY: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 80
85-010 Bydgoszcz


mgr inż. Witold Orczyński

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO	4
1. OPIS OGÓLNY	5
1.1. Lokalizacja.....	5
1.1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia	6
1.2. Zakres przedmiotu zamówienia	6
1.3. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia	9
2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA	21
2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych.....	21
2.2. Wymagania techniczne	21
2.3. Wymagania materiałowe	32
2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty	32
2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy	32
2.5.1. Projekty budowlane i wykonawcze	32
2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót	33
2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych.....	34
II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO	39
1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów.....	40
2. Oświadczenie Zamawiającego, stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.	40
3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.	40
4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego:	42
Załącznik nr 1: Decyzja środowiskowa;	
Załącznik nr 2: Warunki konserwatorskie Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Toruniu Delegatura we Włocławku	
Załącznik nr 3: Specyfikacje na projektowanie	
Załącznik nr 4: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych ROBOTY DROGOWE	
Załącznik nr 5: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych INFRASTRUKTURA	
Załącznik nr 6: Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych ROBOTY MOSTOWE	
Załącznik nr 7: Badania geotechniczne - wersja elektroniczna	

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

- Rys. 1 Plan orientacyjny
- Rys. 2 Plan sytuacyjny
- Rys. 3 Przekrój podłużny
- Rys. 4 Przekroje charakterystyczne

Część rysunkowa zawiera minimalne parametry/wymagania Zamawiającego i należy ją traktować poglądowo. Stanowi ona materiał wyjściowy i pomocniczy do opracowania przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej.

I. CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

1. OPIS OGÓLNY

Lokalizacja

Istniejąca droga wojewódzka nr 270 przebiega przez teren województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie włocławskim. Droga położona jest w granicach administracyjnych następujących gmin: Brześć Kujawski, Lubraniec. Zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją DW270 jest drogą klasy Z. Zarządcą drogi jest Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 270 na odcinku od km 1+100 do km 7+762. Początek odcinka zlokalizowany jest bezpośrednio za obiektem mostowym przebiegającym nad rzeką Zgłowiączką. Koniec odcinka należy dowiązać do nowoprojektowanej obwodnicy m. Lubraniec.

Plan orientacyjny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ZDW

1.1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

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

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

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

Zamówienie obejmuje zaprojektowanie, uzyskanie wymaganych prawem decyzji oraz zezwoleń na realizację, wybudowanie, uzyskanie pozwolenia na użytkowanie, oddanie do użytkowania zadania pn.: „Przebudowa z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023. Etap I od km 1+100 do 7+762”.

Przedmiotowy odcinek zlokalizowany jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie włocławskim, w granicach administracyjnych gmin: Brześć Kujawski oraz Lubraniec.

1.2. Zakres przedmiotu zamówienia

1.2.1. Przedmiotem zamówienia jest zadanie polegające na:

1) opracowaniu dokumentacji projektowej

wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii, uzgodnień oraz przygotowaniu materiałów do skutecznego złożenia wniosku w celu uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę w imieniu i na rzecz Zamawiającego oraz uzyskanie innych decyzji administracyjnych niezbędnych do zrealizowania przedmiotu zamówienia pn.: „Przebudowa z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023. Etap I od km 1+100 do 7+762”.

2) wykonaniu robót budowlanych

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

1.2.2. Charakterystyczne parametry przedmiotu zamówienia

1.2.2.1. Konstrukcja projektowanego układu drogowego, obiektów inżynierskich.

1) Droga główna (droga wojewódzka nr 270)

- Droga klasy:	minimum Z
- Prędkość projektowa:	$V_p = 40 - 60 \text{ km/h}$;
- Szerokość zasadnicza pasa ruchu:	3,00 m;
- Szerokość poboczy:	minimum 1,25 m,
- Kategoria ruchu:	min. KR4,
- Dopuszczalny nacisk osi pojazdu:	115 kN,
- Podłoże gruntowe:	doprowadzić do G1.

Na przebudowywanym odcinku należy zastosować przekrój drogowy lub półuliczny. Na łukach poziomych pasy ruchu należy poszerzyć, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na skrzyżowaniach należy przewidzieć przebudowę.

Uwaga:

W związku z tym, iż odrębnie przygotowana jest inwestycja łącząca się z zakresem przewidzianym do realizacji niniejszym PFU, tj. budowa obwodnicy Lubrańca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270, w ramach prac należy uwzględnić skoordynowanie rozwiązań projektowych do wykonania na podstawie niniejszego PFU z dokumentacją dla w/w zadania inwestycyjnego.

Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z Wykonawcą sąsiedniego zadania, w szczególności do uzgodnienia rozwiązań na styku opracowań i udostępnienia niezbędnych danych w celu koordynacji poszczególnych zadań.

Pozostałe parametry zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).

UWAGA:

Nie dopuszcza się wliczania krawężników, obrzeży itp. do szerokości jezdni, chodników, ścieżki rowerowej, ścieżki pieszo-rowerowej, zjazdów itd.

1.2.3. Zakres zasadniczych robót budowlanych przewidzianych do zaprojektowania i wykonania

Wykonawca jest zobowiązany opracować projekty budowlane, wykonawcze, przedmiary robót oraz dostosować założenia specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót a także przebudować oraz oddać do użytkowania odcinek DW nr 270 zgodny z zakresem zadania. Wykonawca jest także zobowiązany uzyskać wymagane decyzje, opinie, uzgodnienia oraz przygotować pozostałe materiały do skutecznego wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na budowę. Pozwolenie na budowę uzyskuje Wykonawca.

Materiały do wniosku o pozwolenie na budowę Wykonawca prześle Inżynierowi Kontraktu. Inżynier Kontraktu, po zaopiniowaniu, niezwłocznie lecz nie później niż w ciągu 5 dni roboczych prześle dokumenty Zamawiającemu. Zamawiający do złożonych dokumentów ustosunkuje się bez zbędnej zwłoki lecz nie później niż w ciągu 10 dni roboczych od dnia otrzymania dokumentów od Inżyniera Kontraktu. Uwagi Zamawiającego do wniosku należy wprowadzić w ciągu 5 dni roboczych od dnia przekazania uwag.

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

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia drogi,
- zdjęcie warstwy humusu,
- roboty ziemne,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych, pozostałych elementów korpusu drogowego oraz innych elementów zlokalizowanych w projektowanym pasie drogowym kolidujących z inwestycją,
- przebudowę drogi wojewódzkiej nr 270 z przebudową skrzyżowań na przecięciu z drogami publicznymi wraz ze zmianą geometrii, korektą wlotów bocznych oraz nową organizacją ruchu,
- budowę/przebudowę obiektów inżynierskich,
- budowę/przebudowę systemu odwodnienia, w tym odwadniającego korpus drogowy jak: rowy przydrożne, kanalizacja deszczowa, urządzenia podczyszczające (osadniki, separatory), zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, przepusty i inne,
- budowę zatok autobusowych wraz z peronami i miejscami pod wiaty przystankowe,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- budowę/przebudowę chodników, w zakresie wynikającym z bezpiecznego kształtowania ruchu pieszego w obrębie drogi,
- przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę kanału technologicznego
- ustawienie stalowych barier ochronnych,
- oznakowanie poziome i pionowe wynikające z zatwierdzonej SOR,
- elementy ochrony środowiska - przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-

- naprowadzające oraz inne będące wynikiem decyzji środowiskowej,
- budowa murów oporowych,
- zabezpieczenie i przebudowę kolidujących urządzeń obcych infrastruktury pod i nadziemnej zgodnie z podanymi warunkami technicznymi ich właścicieli,
- wycinkę i karczowanie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją oraz drzew, które nie kolidują z robotami, jednak ich usytuowanie lub stan zdrowotny zagraża bezpieczeństwu użytkowników drogi,
- nasadzenia drzew i krzewów,
- wyplantowanie terenu i obsianie trawą,
- roboty wykończeniowe i porządkowe zarówno w pasie drogowym jak i poza nim na działkach przyległych - naruszonych przez Wykonawcę w czasie realizacji robót,
- dowiązanie do stanu istniejącego poza obszarem projektowania,
- wykonanie audytu brd stanu projektowanego i porealizacyjnego,
- pełnienie nadzoru autorskiego,
- zapewnienie nadzoru przyrodniczego (herpetolog, ornitolog, entomolog, dendrolog),
- zapewnienie nadzoru saperskiego,
- przygotowanie kompletnych dokumentów do wniosku o pozwolenie na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót, (wniosek o pozwolenie na użytkowanie składa Zamawiający; Wykonawca jest zobowiązany do składania wyjaśnień i uzupełnień w trakcie procedury uzyskania pozwolenia na użytkowanie),
- sporządzenie inwentaryzacji powykonawczej,
- pozyskania opinii konserwatorskiej i zawarcia w imieniu Zamawiającego umowy na badania ratunkowe. W przypadku konieczności zabezpieczenia lub przeniesienia obiektów małej architektury, przeprowadzenia badań archeologicznych i zapewnienia nadzoru archeologicznego w rejonie prowadzonej inwestycji - zgodnie z pozyskaną opinią konserwatorską,
- zapewnienie badań archeologicznych w formie badań wykopaliskowych i nadzoru archeologicznego jak również konieczność wykonania programu badań archeologicznych poprzedzonego powierzchniowym rozpoznaniem trasy inwestycji
- wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia,

1.3. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania i realizacji przedmiotu zamówienia określonego niniejszym PFU, zgodnie z umową między Wykonawcą i Zamawiającym oraz zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2020.1333 t.j. z dnia 2020.08.03), a także z Ustawą z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283 ze zmianami), także z innymi przepisami prawa.

1.3.1. Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji środowiskowej

Dla przedmiotowego zamówienia określonego niniejszym PFU została pozyskana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Lubrańca dnia 08.01.2019 roku, znak: RG.6220.1.2018.2019.DG. oraz postanowienie nr RG.6220.1.2018.2019.DG z dnia 25.11.2019 r. wydane przez Burmistrza Lubrańca.

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

1.3.2. Ogólne uwarunkowania projektowe

1.3.2.1. Wykonawca na etapie realizacji projektu zobowiązany jest do:

- 1) opracowania projektu budowlanego (w tym projektu technicznego),
- 2) opracowania projektów wykonawczych wszystkich branż,
- 3) sporządzenia przedmiarów robót, zestawień wartości materiałów i robót oraz szczegółowych specyfikacji technicznych,
- 4) przygotowania materiałów (operatów) stanowiących załącznik do wniosku oraz uzyskanie pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie urządzeń jak i korzystanie ze środowiska,
- 5) opracowania dokumentacji geodezyjno-prawnej, w tym:
 - opracowania aktualnej mapy do celów projektowych, odzwierciedlającej faktyczny stan prawny, w skali 1:500 (w formie wstęgi) oraz wykonania niezbędnych pomiarów uzupełniających i sprawdzających aktualność podkładów geodezyjnych w miejscach charakterystycznych. Mapa ma być w formie cyfrowej, której obiekty przedstawione są w formie obrazów wektorowych. Mapa powinna być wynikiem bezpośrednich pomiarów geodezyjnych, a nie digitalizacji map kreskowych. Wykonawca opracuje plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe w odniesieniu do reperów niwelacji państwowej,
 - ustalenia stanu prawnego nieruchomości objętych liniami rozgraniczającymi inwestycji oraz opracowanie stosownej dokumentacji,
 - opracowanie map (odrębny arkusz mapy dla każdej działki) zawierających projekty podziału nieruchomości oraz niezbędnych wykazów zmian gruntowych, zgodnie z przepisami odrębnymi. Jeśli zajdzie konieczność wykonania dodatkowych projektów podziału gruntów Wykonawca wykona je w ramach ceny kontraktowej,

- wyznaczenie i stabilizacja granic pasa drogowego, (oznakowanie słupkami granicznymi oraz słupkami PD co 100m oraz w punktach charakterystycznych) oraz opracowanie dokumentacji geodezyjnej zgodnie z WWIORB D.01.01.01.,
- inwentaryzacja nakładów rzeczowych na przejmowanych nieruchomościach (w tym dokumentacji fotograficznej na dzień wydania ZRID) przy udziale przedstawicieli Zamawiającego i Inżyniera Kontraktu oraz sporządzenie protokołu z inwentaryzacji, który musi zostać podpisany przez Zamawiającego i właściciela nieruchomości.

6) Wykonania badań oraz dokumentacji geotechnicznej

Należy wykonać badania geotechniczne i przekopy próbne zgodnie m.in. z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.

Badania geotechniczne należy wykonać w szczególności:

- a) pod obiekty drogowe:
 - wzdłuż pasa drogowego należy wykonać 1 odwiert maksymalnie co 50 m mijankowo przy prostych warunkach i 1 odwiert maksymalnie co 25 m mijankowo przy warunkach złożonych, odwierty do warstwy nośnej min. 2,0 m, należy liczyć od spodu proj. konstrukcji lub spodu kanalizacji,
- b) pod obiekty inżynierskie:
 - dla przepustów wykonać po dwa odwierty geotechniczne do warstwy nośnej do głębokości min. 6,0 m na obiekt (po jednym na wlocie i wylocie). Głębokość należy liczyć od spodu przepustu

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

Plan i zakres badań konstrukcji nawierzchni oraz podłoża gruntowego należy uzgodnić z Zamawiającym.

7) Wykonania wszelkich innych niezbędnych badań i pomiarów.

8) W przypadku konieczności ponownego przeprowadzenia postępowania środowiskowego, uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz usankcjonowania wprowadzonych zmian w stosunku do uzyskanej decyzji środowiskowej, Wykonawca przygotuje odpowiednie dokumenty oraz pozyska decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla przedmiotu zamówienia, określonego w PFU w oparciu o obowiązujące przepisy, w szczególności Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283 z późn. zm.) oraz innymi przepisami prawa.

9) Uzyskanie w imieniu Zamawiającego i na jego rzecz:

- Wszystkich warunków technicznych przebudów, uzgodnień i zatwierdzeń wymaganych prawem;

- Wszystkich uzgodnień, pozwoleń, zezwoleń, decyzji i zgód niezbędnych do wykonania kontraktu;
 - Odstępstwa od warunków technicznych (jeżeli zajdzie taka konieczność) na warunkach Zamawiającego i za jego zgodą.
- 10) Wykonanie projektów spełniających obowiązujące przepisy i normy dla budowy, przebudowy lub likwidacji urządzeń infrastruktury technicznej nad i podziemnej (urządzenia teletechniczne, urządzenia energetyczne, rurociąg ropy naftowej, sieci wodociągowe i gazowe, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, urządzenia melioracyjne, system odprowadzenia wód deszczowych i ścieków sanitarnych, urządzenia infrastruktury kolejowej).
- 11) Opracowanie projektów budowlanych i wykonawczych, dla wszystkich branż, rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót budowlanych, montażowych, dokładną lokalizację i uwarunkowania ich wykonania, z uwzględnieniem wymagań:
- obowiązujących ustaw i rozporządzeń,
 - niniejszego programu funkcjonalno-użytkowego,
 - warunków wykonania i odbioru robót budowlanych.
- 12) Przygotowania na własny koszt w szczególności:
- materiałów do wniosków oraz wniosków: o zatwierdzenie projektu prac geologicznych i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, pozwolenia wodno-prawnego i innych decyzji administracyjnych, uzgodnień, pozwoleń, opinii etc., na podstawie których Wykonawca w imieniu Zamawiającego uzyska niezbędne decyzje administracyjne, uzgodnienia, pozwolenia, opinie etc.
 - karty informacyjnej przedsięwzięcia w przypadku zmiany decyzji środowiskowej oraz wszystkich dokumentów i opracowań (m.in. raport oddziaływania na środowisko, jeśli organ wydający decyzję nałoży obowiązek jego opracowania) niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej.
- 13) Uwzględnienia dodatkowych wymagań wynikających z uzyskanych: warunków, decyzji oraz opinii uzyskiwanych na potrzeby wydania decyzji pozwolenia na budowę. Po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego dla tych rozwiązań Wykonawca umieści je w projekcie i zrealizuje.
- 14) Nieodpłatnego uzgodnienia projektów skierowanych przez Zamawiającego (w okresie trwania umowy) związanych z:
- lokalizacją w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej nie związanych z potrzebami zarządzania drogami,
 - budową lub przebudową włączeń do drogi wojewódzkiej dróg innych kategorii oraz zjazdów na obszarze objętym umową.
- 15) Nieodpłatnego opiniowania uzgodnień związanych z przedmiotem zamówienia.
- 16) Uzyskania pozytywnej opinii organu zarządzającego ruchem dot. geometrii proj. drogi

- 17) Opracowania i przedstawienia Zamawiającemu do zatwierdzenia Specyfikacji Technicznych na wszystkie elementy realizowanych robót oraz opracowania przedmiaru robót, uwzględniając uwagi Zamawiającego zawarte w WWIORB.
- 18) Opracowania projektów stałej, czasowej organizacji ruchu, uzyskania wymaganych opinii i zatwierdzenia tych projektów przez Organ Zarządzający Ruchem - zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekty czasowej organizacji ruchu muszą uwzględniać utrzymanie ciągłości ruchu w trakcie realizacji robót.
- 19) Pozyskania opinii konserwatorskiej i zawarcia w imieniu Zamawiającego umowy na badania ratunkowe. W przypadku konieczności zabezpieczenia lub przeniesienia obiektów małej architektury, przeprowadzenia badań archeologicznych i zapewnienia nadzoru archeologicznego w rejonie prowadzonych robót - zgodnie z pozyskaną opinią konserwatorską
- 20) Wykonania wszelkich koniecznych nowych opracowań i pozyskania niezbędnych do realizacji zamówienia warunków technicznych, uzgodnień, pozwoleń, decyzji administracyjnych itd.
- 21) Sporządzenia (wykonania) wszelkich inwentaryzacji (w tym zieleni), ocen, ekspertyz, pomiarów i badań terenu i istniejących obiektów i urządzeń. W tym zakresie należy również dokonać analizy dostępności komunikacyjnych działek położonych przy projektowanej drodze.
- 22) Opracowanie prognoz ruchu w oparciu o ostatni GPR.
- 23) Prowadzenie działań promocyjnych.
- 24) Sporządzenie wszelkich opracowań wynikających z dostosowania dokumentacji projektowej do układu współrzędnych sytuacyjnych oraz układu wysokościowego aktualnie obowiązujących na terenie inwestycji.
- 25) Sporządzenie wszelkich projektów związanych z organizacją robót i placu budowy, gospodarką odpadami.
- 26) Opracowania projektu zieleni.
- 27) Sporządzenie wszelkich projektów technologicznych i montażowych.
- 28) Sporządzenie instrukcji użytkowania obiektów budowlanych.
- 29) Przeniesienia praw autorskich.
- 30) Sprawowania nadzoru autorskiego w trakcie realizowanych robót budowlanych.
- 31) Prezentacja z postępów prowadzonych prac – raporty miesięczne.

1.3.3. Ogólne uwarunkowania realizacyjne

1.3.3.1. Wykonawca na etapie realizacji jest zobowiązany do:

- 1) Realizacji robót w oparciu o zaakceptowane przez Zamawiającego projekty wykonawcze po wytyczeniu robót przez uprawnionego geodetę Wykonawcy.
- 2) Usunięcia kolizji z urządzeniami obcymi po przez przebudowę lub zabezpieczenie oraz uzyskanie od ich właścicieli lub zarządców, warunków technicznych, pozwoleń, uzgodnień i zatwierdzeń na przebudowę lub likwidację urządzeń infrastruktury technicznej. Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt zapewni nadzór ze strony właściciela sieci.

- 3) Wypełnienia wszystkich wymagań określonych przez konserwatora zabytków w opinii, decyzji nakazującej wykonanie określonych badań archeologicznych (np.: sondażowych, powierzchniowych, wykopaliskowych, nadzorów itp.). W kwocie kontraktowej należy przewidzieć wykonanie wszelkich badań archeologicznych, które w wyniku uzgodnionej trasy i warunków prowadzenia prac ziemnych zostaną wskazane przez WUOZ.
- 4) Poniesienia kosztów i prowadzenia bieżącego oraz zimowego utrzymania drogi na całej długości objętej inwestycją oraz dróg i ulic objętych robotami budowlanymi.
- 5) Poniesienia kosztów ochrony saperskiej terenu robót w tym rozpoznanie i usunięcie niewypałów/niewybuchów.
- 6) Poniesienia kosztów bieżącego oraz zimowego utrzymania dróg i ulic będących w obrębie terenu objętego realizowaną inwestycją.
- 7) Poniesienia kosztów uzyskania wszelkich dodatkowych zezwoleń wymaganych w celu prowadzenia robót (w szczególności pozwolenia na tymczasową zmianę organizacji ruchu, pozwolenia na zajęcie pasa drogowego, pozwolenia na umieszczenie urządzeń w pasie drogowym).
- 8) Poniesienia wszelkich kosztów wynikłych z tytułu wymaganego nadzoru właścicieli sieci i urządzeń, kosztów wymaganych odbiorów itp.
- 9) Poniesienia kosztów czasowego zajęcia nieruchomości objętym zezwoleniem na wykonanie robót w zakresie przebudowy infrastruktury technicznej oraz przebudowy innych dróg publicznych.
- 10) Poniesienia wszelkich kosztów związanych z uzyskaniem uzgodnień dotyczących wyłączeń urządzeń infrastruktury technicznej u odpowiednich gestorów sieci.
- 11) Poniesienia wszelkich kosztów związanych z prowadzeniem robót na terenie PKP.
- 12) Przekazania zrealizowanych obiektów ich zarządcom za zgodą Zamawiającego.
- 13) Prowadzenia pomiarów kontrolnych i badań laboratoryjnych zgodnie z wymogami Specyfikacji technicznych (ST), w niezależnym od Wykonawcy robót laboratorium drogowym, zaakceptowanym przez Zamawiającego i składania co miesięcznych raportów z wykonanych pomiarów i badań za dany miesiąc.
- 14) Prowadzenia dziennika budowy i wykonywania obmiarów ilości zamawianych robót.
- 15) Dokonania uzgodnień z zarządcami dróg publicznych, wewnętrznych oraz właścicielami nieruchomości w zakresie przywrócenia dróg oraz nieruchomości użytkowanych przez Wykonawcę w czasie budowy do stanu nie gorszego niż przed rozpoczęciem robót oraz zrealizuje ww. zobowiązania. Dlatego przed rozpoczęciem robót lub użytkowaniem ww. Wykonawca sporządzi dokumentację inwentaryzacyjną.
- 16) Wykonania pełnej rekultywacji terenów zajętych przez zaplecza budowy, zaplecza techniczne, składowe, Plac Budowy, drogi tymczasowe – wykonane na potrzeby Wykonawcy i budowy oraz wszelkich innych terenów przekształconych przez Wykonawcę,

- 17) Przeprowadzenia robót w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego ruchu na drogach lokalnych oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną inwestycją.
- 18) Przeprowadzenia inwentaryzacji stanu istniejących dróg na których będzie się odbywał ruch pojazdów ciężkich związany z budową. Inwentaryzacje przeprowadzić w obecności zarządcy danej drogi oraz Inżyniera Kontraktu i sporządzić protokół z przeprowadzonej inwentaryzacji (przed i po inwestycji). Protokół powinien być zaakceptowany przez obie strony.
- 19) Przeprowadzenia inwentaryzacji istniejących budynków zlokalizowanych w pobliżu prowadzonych robót.
- 20) Utrzymania drogi od chwili przejścia placu budowy. Ponadto, w przypadku zorganizowania ruchu na czas wykonania robót z wykorzystaniem dróg objazdowych, dróg na potrzeby transportu materiałów budowlanych w czasie trwania objazdu należy na bieżąco utrzymywać drogi objazdowe (w tym utrzymanie zimowe), a po zakończeniu robót należy przywrócić ich stan pierwotny. W ramach powyższego należy rozumieć także ewentualny remont nawierzchni bądź poboczy zniszczonych na skutek ruchu wynikającego z budowy nowej drogi i objazdu.
- 21) Zapewnienia, na czas wykonywania Robót, zespołu środowiskowego w celu zagwarantowania czynnej ochrony flory i fauny oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji i pozwoleń, a także podejmowania innych działań wynikających z decyzji organów ochrony środowiska i prowadzenia działań interwencyjnych. Nadzór nad prawidłowością działania zespołu środowiskowego sprawuje nadzór przyrodniczy z ramienia Inżyniera Kontraktu. Sposób realizacji działań podlega uzgodnieniu przez Inżyniera Kontraktu. Zespół, w zależności od potrzeb, winien składać się z następujących specjalistów m.in.: entomologa, herpetologa, ornitologa i dendrologa. W ramach prac zespołu środowiskowego należy przeprowadzić bieżącą obserwację przygotowania Wykonawcy do prowadzenia Robót oraz sposobu ich prowadzenia w zakresie zgodności z wydanymi decyzjami i obowiązującymi przepisami ochrony środowiska i przyrody.
- 22) Zawiadomienia Organu Zarządzającego Ruchem na drogach wojewódzkich oraz ZDW o zamiarze przystąpienia do rozpoczęcia wykonania oznakowania poziomego w celu ostatecznej weryfikacji przyjętych rozwiązań. Zawiadomienie powinno być skierowane do OZR oraz ZDW po wytrasowaniu oznakowania poziomego, a przed jego wykonaniem w terminie co najmniej 2 dni roboczych przed tą czynnością.
- 23) Stosowania założeń specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót
- 24) Przygotowania rozliczenia końcowego robót i sporządzania operatu kołaudacyjnego, który ma zawierać: umowę, ofertę, umowy z podwykonawcami, harmonogram, wyceniony wykaz cen, protokoły odbioru robót ulegających zakryciu i zanikających, polisę ubezpieczeniową protokół przekazania placu budowy, pismo o powołaniu

Komisji Odbioru, Program Zapewnienia Jakości (PZJ), badania materiałów, recepty, wyniki pomiarów, wyniki badań laboratoryjnych, deklaracje zgodności materiałów, sprawozdanie techniczne Wykonawcy, opinię technologiczną na podstawie wyników badań i pomiarów, geodezyjną inwentaryzację powykonawczą (wraz z kopią mapy zasadniczej), rozliczenie finansowe, protokół odbioru końcowego robót, karta informacyjna odbioru robót, oświadczenie kierownika budowy o wykonaniu robót zgodnie z przepisami. Operat należy dostarczyć w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej oraz 1 egz. w wersji elektronicznej (w formacie *pdf).

- 25) Przygotowania dokumentów do wniosku o pozwolenia na użytkowanie i zgłoszenia zakończenia robót, a także dokonania wszelkich uzupełnień wynikających z żądania organu.

1.3.4. Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe

- 1) Wykonanie robót budowlanych i oddanie do użytku przedmiotu zamówienia musi być zrealizowane zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (t.j. Dz.U. 2020 poz. 1333 ze zm.) oraz z wszelkimi aktami prawnymi właściwymi dla przedmiotu zamówienia, z przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi polskimi normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej.
- 2) Efektem końcowym ma być przebudowana droga wojewódzka wraz obiektami inżynierskimi.
- 3) Droga ma spełniać wymogi zawarte w „Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. 2016 poz. 124), w szczególności konstrukcja ma być zaprojektowana na okres eksploatacji min. 20 lat.
- 4) Obiekty inżynierskie mają spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- 5) Konstrukcję nawierzchni należy przewidzieć dla kategorii ruchu nie niższej niż KR4.
- 6) Konstrukcję nawierzchni jezdni należy zaprojektować, przyjmując obciążenie osi obliczeniową 115kN, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymaganiami szczegółowymi, między innymi:
 - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124),
 - „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”, IBDiM, Warszawa, 2014,
 - „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, Załącznik do zarządzenia Nr 31 GDDKiA z 16.06.2014 r.,
 - Wymagania Techniczne WT 2014 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury wydane przez IBDiM,
 - Podręcznik Mechanistyczno-Empirycznego Projektowania Nawierzchni Drogowych w warunkach polskich IBDM Warszawa 2013 r.,

UWAGA:

Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję nawierzchni przenoszącą wyliczoną ilość osi obliczeniowych, nie mniej niż 7,3 mln osi 100 kN na pas obliczeniowy (KR4). W przypadku gdy z projektu wyniknie kategoria ruchu powyżej KR4, to Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję zgodną z projektem opartym o wyliczoną ilość osi obliczeniowych.

- 7) Wykonawca przed przystąpieniem do projektowania konstrukcji nawierzchni winien wykonać własne badania istniejącej konstrukcji nawierzchni i podłoża gruntowego i w oparciu o nie zaprojektować odpowiednią konstrukcję nawierzchni i wzmocnienie podłoża.

1.3.5. Zakres robót i szacunkowa wycena

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

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

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

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

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

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

z powodu braku zrozumienia czy krótkowzroczności w odniesieniu do takich spraw lub rzeczy po stronie Wykonawcy.

1.3.6. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe

1.3.6.1. Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi znajdują się drzewa i krzewy, które będą kolidować z projektowaną przebudową i będą przeznaczone do wycinki. Wycince podlegają także drzewa, które nie kolidują z robotami, jednak ich usytuowanie lub stan zdrowotny zagraża bezpieczeństwu użytkowników drogi.

Roboty rozbiórkowe polegać będą m.in. na:

- rozbiórce konstrukcji drogi w miejscu utraty nośności lub przy zmianie geometrii skrzyżowań,
 - frezowaniu nawierzchni bitumicznej
 - rozbiórce barier drogowych i oznakowania pionowego,
 - rozbiórce nawierzchni istniejących zjazdów, zatok, chodników,
 - rozbiórce istniejących elementów przepustów,
 - rozbiórce istniejących ogrodzeń oraz wykonaniu zabezpieczeń na czas budowy,
 - inwentaryzacji stanu istniejącego budynków,
 - rozbiórka innych obiektów uniemożliwiających realizację zadania
-
- Materiały i gruz rozbiórkowy nienadający się do ponownego wbudowania stanowi własność Wykonawcy robót i odtransportowany będzie na jego składowisko wraz z utylizacją przy zachowaniu ustaleń ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2019 poz. 701 z późn. zm.).
 - Sposób zagospodarowania materiałów pochodzących z rozbiórek podejmować będą gestorzy poszczególnych sieci w przypadku materiałów z rozbiórek elementów infrastruktury technicznej i sieci uzbrojenia oraz zarządcy dróg w przypadku materiałów z rozbiórek infrastruktury drogowej. Ocenione przez Zamawiającego jako możliwe do wykorzystania przez Zamawiającego stanowią jego własność. Przyjmuje się, że na stan ZDW Bydgoszcz należy przekazać materiały z rozbiórek w tym: wszystkie znaki drogowe wraz ze słupkami i konstrukcjami, wszystkie elementy barier sprężystych i wygradzeń, destruk w ilości podanej przez Zamawiającego. Zdemontowane wiaty autobusowe należy przekazać do właściwej Gminy.
 - Przydatność i rodzaj materiałów do wykorzystania wskaże Inżynier Kontraktu w porozumieniu z Zamawiającym.
 - Do obowiązków Wykonawcy należy przewiezienie do miejsca wskazanego przez Zamawiającego i składowanie materiałów z rozbiórek możliwych do wykorzystania.
 - Materiały do zagospodarowania Wykonawca odtransportuje na składowiska wskazane przez poszczególnych gestorów sieci i zarządców dróg i przedłoży Zamawiającemu protokolarne

potwierdzeniem przekazanych materiałów i ich ilości.

1.3.6.2. Wykonanie konstrukcji drogi i nawierzchni

Przyszłą nawierzchnię drogi wojewódzkiej należy zwymiarować na ruch min. KR4 - obciążenie nawierzchni 115 kN/oś.

W przypadku gdy z projektu wyniknie kategoria ruchu powyżej KR4, to Wykonawca jest zobowiązany wybudować konstrukcję zgodną z projektem opartym o wyliczoną ilość osi obliczeniowych

1.3.6.3. Obiekty inżynierskie

Wszystkie przepusty pod drogą wojewódzką, znajdujące się w ciągu cieków bądź rowów melioracyjnych należy przebudować (wybudować z nowych materiałów).

Przepusty pod drogą będące elementem odwodnienia, w zależności od przyjętych rozwiązań projektowych drogi, należy przebudować, wyremontować, zlikwidować.

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę przepustów drogowych z uwzględnieniem warunków do migracji płazów. Przepust w km 4+772 o średnicy 1200 należy wyposażyć w półkę przejazdową dla płazów.

1.3.6.4. Obiekty inżynierskie (mury oporowe)

W ciągu drogi, w szczególności wzdłuż peronów zatok autobusowych, w ramach potrzeb (gdzie skarpa nie mieści się w pasie drogowym), wybudować ściany oporowe utrzymujące nasyp. Wysokość ścian dostosować do wysokości nasypu drogowego.

Należy uwzględnić wykonanie posadowienie murów oporowych w oparciu o badania geotechniczne Wykonawcy.

1.3.6.5. Skrzyżowania

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

1.3.6.6. Chodniki

Chodniki należy zaprojektować i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi i zakresem określonym na planie sytuacyjnym załączonym do PFU. Zakres chodników pokazany na planie należy traktować jako minimalny.

Pomiędzy krawędzią chodników, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosować opaskę gruntową szerokości 0,5 m. Należy zaprojektować przejścia dla pieszych o szerokości 4,00 m. W miejscach przejść dla pieszych nawierzchnię chodnika należy zaniżyć w stosunku do krawędzi jezdni. Poza przejściami, gdzie chodnik przylega do jezdni przewidzieć wyniesienie chodnika 12 cm

powyżej krawędzi jezdni. Zaprojektować chodniki ograniczone obrzeżem betonowym 8x30 cm. Do szerokości chodnika nie wliczać obrzeża i krawężnika.

1.3.6.7. Infrastruktura rowerowa

Ciąg pieszo - rowerowy projektować ograniczony obrzeżem betonowym 8x30 cm.

W przypadku gdy projektowane rozwiązania spowodują ingerencję w istniejący ciąg – należy go przebudować. Na pozostałych odcinkach, nie podlegających przebudowie, wszelkie uszkodzenia ciągu należy naprawić.

Infrastrukturę rowerową należy projektować i realizować zgodnie z opracowaniem „Kierunkowe zasady przygotowania inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową”.

1.3.6.8. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury technicznej

W pasie planowanej inwestycji oraz w jej sąsiedztwie znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej tj. kanalizacja deszczowa, sieć wodociągowa, sieć gazowa, rurociągi ropy naftowej, sieć elektroenergetyczna, sieć telekomunikacyjna oraz sieci infrastruktury kolejowej. Wykonawca musi liczyć się z możliwością wystąpienia innych sieci niezainwentaryzowanych.

1.3.6.9. Oznakowanie pionowe i poziome

Wykonawca jest zobowiązany opracować:

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

Projekty muszą być zatwierdzone przez Organ Zarządzający Ruchem.

1.3.6.10. Kanały technologiczne

Należy zaprojektować i wykonać kanały technologiczne dla sieci światłowodowej na całym odcinku projektowanej drogi.

1.3.6.11. Urządzenia BRD

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

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

1.3.6.12. Roboty wykończeniowe

Roboty wykończeniowe będą polegać w szczególności na uporządkowaniu terenu budowy, plantowaniu i obsianiu skarp rowów mieszanką traw oraz ich umocnieniu.

2 . WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO DLA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

2.1. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych

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

Zamawiający oczekuje, że przedmiot zamówienia w zakresie opracowania projektów i wykonania robót zostanie rozliczony i przekazany w terminie określonych w umowie.

2.2. Wymagania techniczne

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

Inżynier Kontraktu jedynie opiniuje a ostateczną zgodę wydaje Zamawiający.

2.2.1. Roboty przygotowawcze

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

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

2.2.2. Roboty ziemne

Roboty ziemne należy prowadzić w sposób nie powodujący destrukcji podłoża i jego nawodnienia. Sposób wykonywania skarp wykopów powinien gwarantować ich stateczność. Miejsca odkładów wraz z kosztami ewentualnej rekultywacji ustala swoim staraniem Wykonawca.

Grunt z wykopów nienadający się do wbudowania w nasyp należy odtransportować na składowisko Wykonawcy. Wykonawca jest również zobowiązany do utylizacji odpadów powstałych, wydobytych w trakcie realizacji robót budowlanych.

2.2.3. Roboty drogowe

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

2.2.4. Odwodnienie

Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej wykonany zostanie głównie jako przekrój drogowy z odwodnieniem poprzez rowy drogowe.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewidzieć poprzez nadanie nawierzchni spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających sprawny spływ wody z jezdni.

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

W przypadku zastosowania przekroju ulicznego należy wykonać odwodnienie drogi do kanalizacji deszczowej. W zależności od przyjętych rozwiązań i potrzeb należy przebudować istniejące sieci kanalizacji deszczowej i wybudować nowe odcinki kanalizacji.

W celu zapewnienia skuteczności systemu odwodnienia należy zaprojektować i wybudować przepusty.

Ostateczne ustalenie danych dotyczących dokładnej lokalizacji oraz parametrów geometrycznych przepustów będą wynikać z obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych (w tym decyzji o pozwoleniu wodno-prawnym), warunków technicznych wydanych przez właścicieli lub zarządców cieków wodnych, opracowanej dokumentacji hydrologicznej oraz przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań i z decyzji środowiskowej.

Przepusty pod drogą wojewódzką należą wykonać jako żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych) lub jako konstrukcje podatne z blach, natomiast przepusty pod zjazdami wykonać z rur PEHD.

2.2.5. Nawierzchnia

W projekcie należy przewidzieć wzmocnienie lub wymianę istniejącej nawierzchni w miejscach tego wymagających. Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni określić na podstawie dokładnej inwentaryzacji oraz technicznych badań podłoża gruntowego i nawierzchni. Badania ugięć wykonać co 50 m (lewy + prawy ślad koła) na każdym pasie ruchu oraz w miejscach charakterystycznych i na podstawie otrzymanych wyników odpowiednio przewidzieć wzmocnienie istniejącej nawierzchni, którą należy potraktować jako podbudowę dla projektowanych warstw nawierzchni. Ilość warstw i ich grubość należy zaprojektować w oparciu o własne badania Wykonawcy.

Rozbiórkę istniejącej konstrukcji drogi i wykonanie pełnej nowej konstrukcji należy zastosować w szczególności na odcinkach:

- całkowitej utraty nośności,
- korekty promienia łuków pionowych wypukłych niwelety w miejscach z ograniczoną widocznością,
- braku możliwości wyniesienia wysokościowego korpusu drogowego powodowanego

wzmocnieniem nawierzchni z uwagi na konieczność prawidłowego dowiązania do istniejącego, przyległego zagospodarowania,

- zmiany pochyleń poprzecznych itd.

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

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

Podłoże pod wszystkie konstrukcje należy doprowadzić do grupy nośności G1, przy spełnieniu warunku odporności nawierzchni na wysadzinę.

Droga wojewódzka nr 270

Warunkiem przyjęcia proponowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jest zaprojektowanie i wykonanie co najmniej:

- warstwy ścieralnej z SMA (z zastosowaniem asfaltu modyfikowanego) o grubości 4 cm,
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o grubości minimum 8 cm,
- warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego o grubości minimum 3 cm (na odcinkach wzmocnień) oraz warstw podbudów i ulepszonych podłoża na odcinkach wymiany konstrukcji na nową i na poszerzeniach.

Na połączeniu nawierzchni poszerzeń z istniejącą nawierzchnią, pod warstwą wiążącą należy zastosować geosyntetyk.

Do warstwy ścieralnej nawierzchni należy zastosować asfalt modyfikowany.

Dopuszcza się użycie dodatku granulatu asfaltowego z destruktu z frezowania wyłącznie do warstwy podbudowy bitumicznej.

Nie dopuszcza się dodatków gumy ani innych komponentów z wyjątkiem określonych, do wszystkich warstw mma.

Pozostałe jezdnie dróg

Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni dróg wewnętrznych, gminnych i powiatowych oraz wykonanie nowej nawierzchni zaprojektować i wykonać jak dla drogi wojewódzkiej lub minimum jak dla KR3.

Zatoki autobusowe

- w-wa ścieralna z betonu cementowego C30/37 zbrojonego
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny) – wymagany wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 120 \text{ MPa}$

Zjazdy

Należy zaprojektować dwa typy konstrukcji nawierzchni dla zjazdów publicznych i indywidualnych: zjazdy o nawierzchni asfaltowej i zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej.

Dla zjazdów o konstrukcji asfaltowej:

- 4 cm - w-wa ścieralna, AC 8S,
- 4 cm - w-wa wiążąca, AC16W,
- 20 cm – podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana,

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny) – wymagany wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 80$ MPa

Dla zjazdów o konstrukcji z betonowej kostki brukowej:

- 8 cm - w-wa ścieralna, kostka betonowa, kolor grafitowy
- 3 cm - podsypka cem.-piaskowa,
- 20 cm – mieszanka niezwiązana,

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny) – wymagany wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 80$ MPa

Chodniki

- 6 cm - w-wa ścieralna, kostka betonowa, kolor szary,
- 3 cm - podsypka cem.-piaskowa,
- 10 cm - mieszanka związana cementem

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny) – wymagany wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 80$ MPa

Miejsca postojowe

- 8 cm - w-wa ścieralna, kostka betonowa, kolor grafitowy,
- 3 cm - podsypka cem.-piaskowa,
- 20 cm - mieszanka związana cementem

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny) – wymagany wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 80$ MPa

Ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe

- 4 cm - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego,
- 15 cm – mieszanka niezwiązana,
- 10 cm - mieszanka związana cementem

Podłoże projektowane musi spełniać kryteria nośności G1 (wymóg minimalny) – wymagany wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 80 \text{ MPa}$

Wyspy

- 8 cm - w-wa ścieralna, kostka betonowa, kolor szary,
- 3 cm - podsypka cem.-piaskowa,
- 15 cm – mieszanka niezwiązana,
istniejąca konstrukcja nawierzchni

Pobocza:

- wykonać pobocza gruntowe o szerokości min. 1.25 m umocnione z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 z kruszywem C90/3 gr. minimum 15cm. na szerokości min. 1 m od krawędzi jezdni.

Umocnienie poboczy w/w mieszanką należy zastosować na wszystkich poboczach (drogi głównej, dróg bocznych i zjazdów) co najmniej w granicach pasa drogowego.

UWAGA:

Na wszystkich krzywiznach w planie (łukach, krzywych przejściowych etc.) przy wewnętrznej krawędzi nawierzchni drogi należy zastosować umocnienie poboczy z kostki kamiennej granitowej szerokości minimum 0,75 m w betonowych opornikach osadzonych na ławie betonowej z oporem. Wymóg nie dotyczy odcinków drogi, na których przy wewnętrznej krawędzi krzywizn zastosowano krawężnik wystający.

2.2.6. Skrzyżowania

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

2.2.7. Zjazdy z drogi

Należy dokonać budowy lub przebudowy zjazdów z dróg w celu obsługi komunikacyjnej wszystkich nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż drogi. Należy zróżnicować realizowane zjazdy na zjazdy indywidualne i publiczne - w zależności od rodzaju obiektu istniejącego na nieruchomości, tj. czy jest to obiekt użytkowany indywidualnie czy w celu prowadzenia działalności gospodarczej. Zjazdy należy wykonać w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z ich usytuowania i przeznaczenia (określonego w planie zagospodarowania przestrzennego lub w przypadku braku planu w warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu), o parametrach technicznych dostosowanych do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów,

dla których będą przeznaczone oraz do wymagań ruchu pieszych, uwzględniając kategorię zjazdu (publiczny/indywidualny). Konstrukcję zjazdów należy przyjąć zgodnie z p. 2.2.5.

Nawierzchnię zjazdów na odcinkach z przekrojem drogowym (krawędź jezdni drogi bez krawężnika) należy wykonać z betonu asfaltowego. Zjazdy na odcinkach z przekrojem drogowym powinny mieć nawierzchnię o szerokości minimum 5,00 m i krawędzie wyokrąglone promieniem minimum 5,0 m. W przypadku uzyskania zgody właściciela nieruchomości dopuszcza się wykonanie zjazdów o innych parametrach.

Zjazdy w przekroju ulicznym należy wykonać z kostki betonowej (zjazdy indywidualne) oraz z kostki lub asfaltowe (zjazdy publiczne). Minimalna szerokość zjazdu 5m. W przypadku uzyskania zgody właściciela nieruchomości dopuszcza się wykonanie zjazdów o innych parametrach.

W przypadku zjazdów z kostki betonowej należy zastosować skosy 1:1, natomiast dla zjazdów asfaltowych wyokrąglenie krawędzi promieniem minimum 5,0 m.

W przypadkach uzasadnionych (zjazdy blisko siebie) Zamawiający dopuszcza łączenie zjazdów na granicy działek.

2.2.8. Zatoki autobusowe

W rejonie wszystkich przystanków, gdzie szerokość pasa drogowego pozwoli na zlokalizowanie zatoki, należy zaprojektować i wybudować zatokę autobusową wraz z peronem.

Minimalny zakres (ilość i orientacyjne zlokalizowanie) przedstawiono na planie sytuacyjnym będącym załącznikiem do niniejszego PFU. Dokładną lokalizację uzgodnić w szczególności z przewoźnikiem, samorządami i organem zatwierdzającym projekt organizacji ruchu. W razie potrzeby należy zastosować mury oporowe z balustradami zabezpieczającymi ruch pieszy.

W zakres Zamówienia wchodzi zaprojektowanie miejsc pod budowę wiat przystankowych. Parametry i lokalizacje wiat należy uzgodnić z właściwym zarządcą drogi lub organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

2.2.9. Dojścia do zatok i przystanków autobusowych

Do peronów wszystkich przystanków i zatok autobusowych należy zaprojektować dojścia o konstrukcji jak chodnik. Dojścia wykonać na całej długości zatoki autobusowej.

2.2.10. Urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami i prowadzeniem ruchu drogowego.

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

Na wykonanie powyższych zadań czyli usunięcie kolizji należy opracować projekty branżowe.

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

W ramach zadania należy zaprojektować i wybudować kanał technologiczny na całym odcinku objętym realizacją.

2.2.11. Oznakowanie pionowe i poziome

Należy przewidzieć wymianę oznakowania pionowego na całym odcinku drogi.

Istniejące oznakowanie oraz należy przetransportować do Rejonu Dróg Wojewódzkich wskazanego przez Zamawiającego.

Konstrukcje wsporcze lokalizować poza chodnikiem, ścieżką rowerową lub ścieżką pieszo-rowerową (w celu spełnienia wymagań odległościowych od krawędzi jezdni stosować np. słupki gięte lub konstrukcje).

Na łukach poziomych należy przewidzieć tablice prowadzące U-3.

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

b) Znaki drogowe winny spełniać warunki określone w WWIORB.

c) Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach” Załącznik do Dz.U. z 2015 r. poz. 1314 z dnia 07.09.2015 r. oraz WWIORB.

d) Na wyspach kanalizujących i wyniesionych należy stosować gniazda do montażu znaków drogowych

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

e) Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe chemoutwardzalne, dopuszcza się również oznakowanie grubowarstwowe termoplastyczne, zastosować kocie oczka w miejscach niebezpiecznych na łukach poziomych oraz przed wyspami. Wykonanie tego oznakowania winno być zgodne z wymogami zawartymi w Załączniku do Dz.U. z 2015 r. poz. 1314 z dnia 07.09.2015 r. oraz WWIORB.

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

Na Kontrakcie obowiązuje opracowanie pn. „Zalecenia w zakresie dostosowania drogi infrastruktury Województwa Kujawsko-Pomorskiego do potrzeb osób niepełnosprawnych”. W szczególności rozwiązania w zakresie struktury podłoża przed wejściem na przejście, sygnalizacji świetlnej, miejsc parkingowych, chodników, oznakowania słupów i latarni powinny być zgodne z tym opracowaniem.

2.2.13. Zieleń

W ramach planowanego przedsięwzięcia należy przeznaczyć do usunięcia rośliny ewidentnie kolidujące z inwestycją. Drzewa znajdujące się na placu budowy, niekolidujące z prowadzonymi pracami, należy odpowiednio zabezpieczyć. Należy dokonać nasadzeń nowych drzew, w

szczegółności w pasach zieleni w miejscowościach. Wszystkie przewidziane do nasadzeń gatunki zieleni powinny cechować niewielkie wymagania środowiskowe, w tym wysoka tolerancja na mróz i suszę, zanieczyszczenia powietrza i gleby, w szczególności na zasolenie, przy założeniu niskich kosztów utrzymania. Nasadzenia nie powinny ograniczać widoczności użytkownikom drogi i nie powinny stwarzać dodatkowych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do nasadzeń należy używać gatunków rodzimych, naturalnie występujących w rejonie projektowanej drogi. Łąki kwietne mają być założone tylko na urodzajnym podłożu, na warstwie 10 cm nawiezionej ziemi urodzajnej. Uwaga: W okresie gwarancyjnym Zamawiający wymaga wykonanie koszenia pasa drogowego na całej jego szerokości 2 razy w roku kalendarzowym – terminy uzgodnić należy z właściwym Rejonem Dróg Wojewódzkich.

2.2.14. Urządzenia BRD

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

Bezpieczeństwo ruchu zostanie zapewnione poprzez:

- drogowe bariery ochronne z elementami odblaskowymi – bariery stalowe skrajne w miejscach niebezpiecznych,
- balustrady.

Krawężniki na przejściach dla pieszych należy obniżyć do 1 cm, a na przystankach autobusowych wynieść do 16 cm ponad krawędź jezdni.

Na wypach kanalizujących ruch na skrzyżowaniach należy zamontować znaki aktywne. Znaki aktywne montować w sposób umożliwiający ich łatwy demontaż na czas przejazdu pojazdów ponadnormatywnych np. posadowienie w gniazdach systemowych.

2.2.15. Oświetlenie

W ramach zadania należy przebudować i uzupełnić istniejące oświetlenie drogowe oraz zaprojektować nowe. W szczególności wymaga się oświetlenia wszystkich przejść dla pieszych.

Należy zaprojektować i wykonać jako rozwiązanie podstawowe oświetlenie drogowe zgodnie z warunkami technicznymi dotyczącymi dróg i drogowych obiektów inżynierskich [Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz. U. 2016 poz. 124) i Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63 poz. 735 ze zmianami)] wraz z jego zasilaniem liniami kablowymi od złączy kablowo-pomiarowych wykonywanych przez Gestora sieci lub od rozdzielnic abonenckich stacji transformatorowych zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej oraz szafami oświetleniowymi.

W celu realizacji oświetlenia drogowego w powyżej wskazanych lokalizacjach należy opracować

dokumentację projektową na podstawie normy CEN/TR 13201-1:2016-02; PN-EN 13201-2:2016-03; PN-EN 13201-3:2016-03.

Rozwiązania projektowe należy dostosować przede wszystkim do parametrów projektowanej drogi, projektowego układu drogowego i do wymagań Zamawiającego oraz prognozy ruchu przekazanej przez Zamawiającego, dla horyzontu min. 20 lat od oddania drogi do użytkowania.

W związku z powyższym na etapie opracowywania Projektu Budowlanego i Wykonawczego, należy wystąpić w imieniu Zamawiającego z wnioskami do Gestorów sieci o wydanie technicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury drogowej/związanej z drogą. Treść zapisów w w/w wnioskach wraz z załącznikami podlega uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego, przed ich złożeniem u Gestora sieci.

2.2.16. Obiekty inżynierskie (przepusty)

Należy przyjąć właściwą lokalizację oraz dobrać optymalne parametry techniczne dla poszczególnych obiektów.

W przypadku obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt wymaga się, żeby lokalizacja oraz parametry techniczne spełniały co najmniej wymagania określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w szczególności parametrów dotyczących wysokości, szerokości oraz współczynnika ciasnoty względnej w zależności od rodzaju przejścia.

Rozwiązania budowlano-konstrukcyjne

Parametry obiektów należy określić na podstawie zaprojektowanej części drogowej, traktując wymagania zawarte w Rozporządzeniu z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.), jako standardy minimalne, z uwzględnieniem wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczących przejść dla zwierząt. Inne parametry obiektów określone w PFU i materiałach przywołanych w PFU (np. w decyzji środowiskowej) należy również traktować, jak wymagania minimalne.

Posadowienie. Wymagania ogólne

Wybór sposobu posadowienia obiektu powinien wynikać z geotechnicznych warunków posadowienia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1997 r. Prawo budowlane (tekst jedn. Dz. U. 2016 poz. 290) oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 r., poz. 463 z późn. zm.);

Wszystkie przepusty pod drogą wojewódzką, znajdujące się w ciągu cieków bądź rowów melioracyjnych należy przebudować (wymienić na nowe).

Przepusty pod drogą będące elementem odwodnienia drogi należy:

- przebudować – w przypadku konieczności zachowania przepustów dla funkcjonowania systemu odwodnienia drogi, gdy stan techniczny będzie tego wymagał lub światło przepustów nie będzie spełniać wymagań warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie
- wyremontować (wymienić na nowe) – w przypadku konieczności zachowania przepustów dla funkcjonowania systemu odwodnienia drogi, gdy stan techniczny będzie dobry, a światło przepustów będzie spełniać wymagania warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie
- zlikwidować – gdy w związku z przebudową systemu odwodnienia drogi nie będzie potrzeby przeprowadzania wody pod drogą i tym samym przepust będzie zbędny.

Konstrukcje przepustów ustalone zostaną na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Dno i skarpy w obrębie wlotów i wylotów przepustów zostaną umocnione.

Przekroje przepustów spełniać będą wymagania warunków technicznych oraz zapewniać będą przepływ wody – zgodnie z obliczeniami.

W zakresie działań ochronny wód i środowiska gruntowo-wodnego na wszystkich rowach drogowych odprowadzających wody z pasa drogowego do cieków lub rowów melioracyjnych zastosowane zostaną rozwiązania projektowe mające na celu przechwycenie osadów. W szczególności będą to palisady obłożone narzutem kamiennym i osadniki prefabrykowane wraz ze studniami.

Wytyczne projektowe dla przepustów:

- klasa obciążeń A,
- przepusty o średnicy do 80 cm należy przebudować na przepusty z rur HDPE,
- przepusty o średnicy ponad 80 cm należy przebudować na konstrukcje stalowe,
- przepusty wykonać jako jednootworowe
- pochylenie skarp na wlocie i wylocie 1:1,5
- w przypadku zastosowania rur HDPE i stalowych do przebudowy przepustów elementy końcowe należy zaprojektować jako ścięte do nachylenia skarpy nasypu drogowego. Ścięcie elementu końcowego ma być wykonane w zakładzie prefabrykacji elementów. Nie dopuszcza się ścinania elementów na budowie (dot. przepustów stalowych),
- styki prefabrykatów betonowych uszczelnić materiałem trwaleplastycznym
- na stropie i ścianach pionowych wykonać hydroizolację arkuszową, grubowarstwową wykonaną z pap, przeznaczonych do stosowania na obiektach inżynierskich, posiadającą osnowę z włókniny poliestrowej powleczoną obustronnie masą bitumiczną modyfikowaną kopolimerem SBS o grubości arkusza $>>5,00$ mm i grubości masy bitumicznej pod osnową min. $>>3,00$ mm.
- warstwę ochronną izolacji wykonać z geowłókniny.
- posadowienie dostosować do istniejących warunków gruntowych (badania wg punktu 1.5.6.1); minimalne wymaganie - materac z kruszywa łamanego w geosyntetykach o grubości 50cm.

- zasypkę wykonać z gruntu piaszczystego o współczynniku filtracji $k \geq 5 \times 10^{-5}$ m/s i współczynniku różnoziarnistości $U > 5$. Wskaźnik zagęszczenia $I_s \geq 1,0$.
- skarpy nasypów oraz stożki przepustów wykonać jako umocnienie wykonane z kamienia polnego ułożonego na betonie C16/20 grubości minimum 10 cm z obrzeżem betonowym (boki oraz góra umocnienia). Zakres wykonania:
 - szerokość: średnica plus po 2,0m od krawędzi przepustu, umocnienie skarpy i dna rowu na długości min. 1 m
 - wysokość: na całą wysokość skarpy oraz pobocze, umocnienie skarpy i dna rowu na długości min. 1 m
- spoiny między kamieniami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro.
- podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek betonowy o minimalnych wymiarach 30x80 a jego długość dostosować do podstawy umocnienia. Jeżeli długość murka oporowego przekroczy 4 m należy przewidzieć dylatacje dzielącą murek na dwie części. Długie murki należy dylatować co max 4 m. Dylatacje mają dzielić murek na osobne elementy. Spoiny między kamieniami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro. Po wykonanym fugowaniu lico kamienia należy oczyścić z pozostałości betonu,
- bariery i balustrady nad przepustami dostosować do wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (j.t. Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm.),
- bariery i balustrady należy zabezpieczyć poprzez ocynkowanie ogniowe bez dodatkowych powłok malarskich,
- żelbetowe fundamenty pod balustrady i bariery należy projektować jako elementy ciągle zdylatowane co około 4m. Dylatacja nie może wypaść bliżej niż 40 cm od podstawy słupka. Dylatacje mają dzielić fundament na osobne elementy. Minimalne wymiary fundamentu pod balustradę to 30x80cm, minimalne wymiary fundamentu pod barierę mostową to 50x80 cm,
- pozostałe warunki zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm).

W ramach inwestycji przewiduje się modernizację przepustów drogowych z uwzględnieniem warunków do migracji płazów.

2.2.17. Obiekty inżynierskie (mury oporowe)

W ciągu drogi, w szczególności wzdłuż peronów zatok autobusowych, w razie konieczności (brak możliwości wykonania skarpy w istniejącym pasie drogowym), wybudować ściany oporowe utrzymujące nasyp. Wysokość ścian dostosować do wysokości nasypu drogowego.

Należy uwzględnić wykonanie posadowienie murów oporowych w oparciu o badania geotechniczne Wykonawcy.

2.2.18. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji inwestycji

Sposób prowadzenia robót oraz zagospodarowania odpadów powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięcia winny być zgodne z wymaganiami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji oraz zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. z 2013 roku, poz. 21 z późn. zm.).

2.2.19. Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót

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

2.3. Wymagania materiałowe

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

Wykonawca jest odpowiedzialny za spełnienie wymagań jakościowych materiałów.

2.4. Wymagania dotyczące opracowań załączanych do oferty

2.4.1. Wykonawca przedkłada jako załącznik do oferty:

Zgodnie z SIWZ

2.5. Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej Wykonawcy

Po podpisaniu umowy Wykonawca opracuje dokumentację projektową obejmującą wszystkie branże wchodzące w skład przedmiotowej inwestycji, wszystkie obiekty oraz urządzenia wchodzące w skład inwestycji (w tym drogowe, inżynierskie, infrastruktury technicznej i inne) i przygotuje wszelkie dokumenty niezbędne do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót.

Mapa do celów projektowych musi być zaktualizowana do stanu rzeczywistego i przyjęta do odpowiedniej jednostki zasobu geodezyjnego jako mapa mogąca służyć do celów projektowych. Mapa do celów projektowych musi być wykonana zgodnie z Ustawą Prawo geodezyjne i kartograficzne.

2.5.1. Projekty budowlane i wykonawcze

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

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

2.6. Materiały do uzyskania zgody właściwego organu na prowadzenie robót

Wykonawca jest zobowiązany przygotować na własny koszt wnioski (wraz z załącznikami) o wydanie decyzji pozwolenie na budowę. Pozwolenie na budowę uzyskuje Wykonawca.

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

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu skan kompletu załączników do wniosku o pozwolenie na budowę.

2.7. Inne wymagania dla dokumentacji projektowej Wykonawcy i robót budowlanych

2.7.1. Wymagane terminy

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

2.7.2. Zakres opracowań projektowych oraz ilość egzemplarzy dla Zamawiającego

1) Projekty budowlane

- 6 egzemplarzy Projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego tj. wykonawca projektu przygotowuje 3 egzemplarze projektu budowlanego stanowiące załącznik do wniosku o wydanie decyzji pozwolenie na budowę. Po uzyskaniu decyzji, wykonawca projektu wykona 3 wierne kopie w kolorze projektu budowlanego z pieczęciami organu wydającego pozwolenie na budowę.

- 4 egzemplarze Projektu technicznego

w wersji papierowej wraz z wersją elektroniczną, w zakresie zgodnym z wymaganiami określonymi Prawem Budowlanym, Rozporządzeniem Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego i innymi uregulowaniami prawnymi.

Przygotowany wniosek o wydanie zgody właściwego organu na prowadzenie robót Wykonawca winien uzgodnić z Zamawiającym na Radzie Technicznej. Należy przedstawić dokumenty potwierdzające prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane (wypisy z ewidencji gruntów dla wszystkich działek objętych inwestycją, zgody właścicieli itd.)

- 2) **Projekty wykonawcze - 4 egz. + wersja elektroniczna** wszystkich branż, w tym między innymi: drogowej, odwodnienia, przekładek uzbrojenia, czasowej* i stałej organizacji ruchu, należy wykonać w zakresie umożliwiającym zrealizowanie inwestycji z uwzględnieniem kompletu zagadnień wchodzących w jej skład.

**spośród 4 egz. czasowej organizacji ruchu ma być 1 oryginał z zatwierdzeniem i 2 wierne kopie z pieczęciami organu zatwierdzającego.*

Do każdego egzemplarza dokumentacji projektowej należy wykonać egzemplarz dokumentacji archiwalnej w formie cyfrowej: dokumentacja w w/w formie powinna być zapisana na płycie CD i zaopatrzona w spis określający szczegółową zawartość (nazwa projektu, nazwa załącznika i nazwa pliku, w którym został zapisany) – w 3 wersjach:

Wersja nr 1 (edytowalna)_Wszystkie materiały tekstowe takie jak opisy techniczne, obliczenia statyczne, przedmiary robót, specyfikacje techniczne itp. należy zapisać w

formatach Microsoft Word lub Microsoft Excel, kosztorysy i przedmiary w formacie Excel i ath. Wszystkie materiały rysunkowe należy zapisać w formacie dwg i dgn (przekazane z właściwym stylem wydruku).

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

Wersja nr 3 (skany) Skany w kolorze kompletnej, zatwierdzonej dokumentacji projektowej i pozostałych dokumentów wraz z pieczęciami i podpisami.

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

2.7.3. Nadzór autorski

- 1) Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia nadzoru autorskiego.
- 2) Nadzór autorski obejmuje czynności określone wymogami prawa budowlanego (art. 20 ust. 1. pkt. 4), w szczególności:
 - stwierdzanie w toku wykonywania robót budowlanych zgodności realizacji inwestycji z projektem, poprzez udział w Radzie budowy lub wizytę na budowie (częstotliwość wizyt zgodnie z umową),
 - uzgadnianie możliwości wprowadzenia rozwiązań zamiennych w stosunku do przewidzianych w projekcie, zgłoszonych przez kierownika budowy lub Inżyniera Kontraktu/Zamawiającego,
 - opracowania i uzgodnienia dokumentacji rozwiązań zamiennych zgłoszonych przez Zamawiającego lub Wykonawcę w przypadku, gdy na etapie opracowywania dokumentacji niemożliwa była do przewidzenia sytuacja uniemożliwiająca wykonanie robót budowlanych zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym.
 - nadzorowanie w toku realizacji robót budowlanych zgodności rozwiązań technicznych, materiałowych i użytkowych z dokumentacją,
 - sprawdzanie i akceptację parametrów materiałów lub urządzeń równoważnych (w terminie 3 dni robocze),
 - uzgadnianie i wprowadzanie rozwiązań zamiennych (w terminie 3 dni roboczych),
 - uzupełnianie stwierdzonych braków w dokumentacji oraz wyjaśnianie wykonawcy robót wątpliwości powstałych w toku realizacji (5 dni roboczych),
 - zatwierdzanie do realizacji dokumentacji technicznej opracowanej przez wykonawcę robót (5 dni),

- udział w naradach technicznych i radach budowy,
- udział na żądanie Zamawiającego lub inspektora nadzoru w odbiorach robót budowlanych oraz odbiorze końcowym inwestycji.

2.7.4. Inne ustalenia i zalecenia końcowe

- 1) Wykonawca dołączy do projektu oświadczenie, iż jest on wykonany zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami, normami i wytycznymi oraz, że został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć,
- 2) Kompletny projekt budowlany i wykonawczy przed złożeniem wniosku o pozyskanie zgody na prowadzenie robót i rozpoczęciem prac budowlanych musi być zaakceptowany przez Zamawiającego,
- 3) Po uzyskaniu zgody właściwego organu na prowadzenie robót, na podstawie zaakceptowanego przez Zamawiającego projektu budowlanego, oraz po przedłożeniu Zamawiającemu kompletnego projektu wykonawczego i zaakceptowaniu go przez Zamawiającego, Wykonawca przekaże Zamawiającemu dokumentację projektową wraz z protokołem zdawczo-odbiorczym,
- 4) Po wykonaniu i protokolarnym przekazaniu Zamawiającemu kompletnej dokumentacji technicznej, w celu realizacji robót budowlanych, Zamawiający przekaże Wykonawcy protokolarnie plac budowy,
- 5) Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania inwestycji do przekazania jej w użytkowanie zgodnie z procedurą określoną w Prawie Budowlanym (złożenie wniosku o pozwolenie na użytkowanie, w przypadku, gdy będzie wymagane lub zgłoszenie zakończenia robót) oraz do uczestnictwa w czynnościach związanych z uzyskaniem ostatecznych decyzji o pozwoleniu na użytkowanie,
- 6) W trakcie procesu projektowania Wykonawca zobowiązuje się do zorganizowania w siedzibie Zamawiającego, narad technicznych i przedstawienia wykazu postępu prac dokumentującego stan zaangażowania i sposób rozwiązania elementów robót, które będą realizowane. Protokoły z rad technicznych należy załączyć do projektu wykonawczego.
- 7) Wykonawca powinien się stawić na każdą zorganizowaną przez Inżyniera Kontraktu lub Zamawiającego naradę. Protokoły z narad, sporządzone przez Inżyniera Kontraktu należy załączyć do projektu wykonawczego.
- 8) Wykonawca będzie uczestniczył w procesie uzyskiwania wszystkich wymaganych opinii i przedmiotowych decyzji poprzez udzielanie wyjaśnień i dokonywanie potrzebnych zmian i uzupełnień w opracowaniach projektowych.
- 9) Wykonawca jest zobowiązany do udziału i prowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami każdorazowo, gdy zajdzie taka potrzeba.

2.7.5. Kontrola i odbiór zadania

- 1) Zamawiający ma prawo do zapoznania się z przebiegiem i postępowaniem prac na każdym etapie

- realizacji zadania.
- 2) Dokumentacja projektowa powinna być zapakowana w teczki (ponumerowane egzemplarze). Informacja o zawartości teczek powinna być podana na wierzchu teczek, w środku i na grzbiecie. Teczki powinny być wytrzymałe i posiadać odpowiednie zamknięcia, każdy egzemplarz musi stanowić odrębną całość zawierającą dokumentację techniczną wszystkich branż.
 - 3) Treść wszystkich pism, wniosków, podań etc. oraz załączników przygotowywanych przez Wykonawcę w imieniu Inwestora musi zostać przedłożona Inżynierowi Kontraktu oraz Zamawiającemu do wiadomości. Treść wszystkich pism, wniosków, podań etc. oraz załączników przygotowywanych przez Wykonawcę w imieniu Inwestora skierowanych do Urzędu Wojewódzkiego, RDOŚ oraz Jednostek Samorządu Terytorialnego musi zostać wcześniej przedłożona Inżynierowi Kontraktu oraz Zamawiającemu do uzgodnienia.
 - 4) Wykonawca zobowiązany jest do sukcesywnego przekazywania Zamawiającemu/Inżynierowi Kontraktu wszelkich pozyskanych przez Wykonawcę warunków technicznych, opinii, uzgodnień, decyzji etc. w ciągu 3 dni od pozyskania.
 - 5) Szczegółowy harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji zadania (w tym prac projektowych i robót budowlanych) Wykonawca zobowiązany jest opracować i uzgodnić z Zamawiającym przed podpisaniem umowy.
 - 6) Zapłata za elementy wykonane i odebrane nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dokonywania zmian w przekazanych elementach wynikających z dokonanych później uzgodnień, bądź pozyskanych opinii czy też decyzji. Za pracę zakończoną i odebraną, Zamawiający uznaje dokumentację odebraną wg protokołu zdawczo -odbiorczego odbioru końcowego.
 - 7) Zamawiający dopuszcza dokonywanie płatności częściowych za poszczególne elementy opracowanej dokumentacji projektowej oraz poszczególne asortymenty zrealizowanych robót bądź zrealizowane odcinki drogi.
 - 8) Zamawiający obciąża Wykonawcę konsekwencjami/karami w sytuacji, gdy Wykonawca umowy opracuje dokumentację projektową, sprzeda ją Zamawiającemu, a następnie odstąpi od kontraktu.
 - 9) W przypadku zgłoszenia pisemnego rozwiązania umowy przez Wykonawcę w trakcie trwania robót, Wykonawca musi zabezpieczyć i utrzymywać oznakowanie tymczasowe do czasu przekazania placu budowy innemu Wykonawcy.
 - 10) Wykonawca musi mieć świadomość, że rodzaje robót opisane w PFU są orientacyjne i poglądowe, a zatem mogą ulec zmianie po opracowaniu dokumentacji projektowej w wyniku uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień oraz zastosowanych rozwiązań projektowych.
 - 11) Szczegółowe rozwiązania wpływające na zwiększenie robót stanowią ryzyko wykonawcy i nie będą traktowane jako roboty dodatkowe.
 - 12) Przykładowy protokół odbioru częściowego i końcowego poniżej:

II. CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

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

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

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

Zamawiający dysponuje prawem do dysponowania terenem w istniejącym pasie dróg wojewódzkich nr 269 i 270. Pozyskanie dokumentacji formalno - prawnej, prawa do tymczasowego zajęcia terenu dla celów realizacji robót budowlanych, organizacji robót budowlanych i zaplecza Wykonawcy oraz poniesienie kosztów z tego tytułu należą do Wykonawcy. W przypadku konieczności wyjścia poza istniejący pas drogowy lub pozyskania dodatkowych terenów, wynikających z niezbędnych rozwiązań projektowych, Wykonawca pozyska wszelkie decyzje i uzgodnienia oraz wszystkie materiały do ich pozyskania, umożliwiające wejście w teren, na własny koszt.

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

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

- [1] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2020 poz. 1333 z późn. zm.).
- [2] Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124).
- [3] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013, poz. 1129).
- [5] Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. Nr 784 z późn. zm.).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311).
- [8] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2019 poz. 1396 z późn. zm.).
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839).
- [10] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25.04.2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2020 r. poz. 1609).

- [11] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w sprawie rodzajów i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz.U. z 1995 r. Nr 25, poz. 133).
- [12] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r. poz. 463).
- [13] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2012 r. Nr 120, poz. 1126).
- [14] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 sierpnia 2016 r. w sprawie wzorów: wniosku o pozwolenie na budowę lub rozbiórkę, zgłoszenia budowy i przebudowy budynku mieszkalnego jednorodzinnego, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane oraz decyzji o pozwoleniu na budowę lub rozbiórkę (Dz. U. 2016 r. poz. 1493).
- [15] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1843).
- [16] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 2004r. Nr 130, poz. 1389).
- [17] Ustawa z dnia 20.07.2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1065).
- [18] Ustawa z dnia 09.06.2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz.U. 2016 r. poz. 868 z późn. zm.).
- [19] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20.12.2011 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót, których wykonywanie wymaga uzyskania koncesji (Dz.U. z 2011 r. Nr 288, poz. 1696 późn. zm.).
- [20] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18.11.2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie niebezpiecznych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800).
- [21] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r. poz. 283).
- [22] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1474 ze zm.).
- [23] Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 55).
- [24] Ustawa z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. 2020 r. poz. 65 ze zm.).
- [25] Ustawa z dnia 03.02.1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz.U.2017 r. poz. 1161).
- [26] Ustawa z dnia 14.06.1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256).
- [27] Ustawa z dnia 14.12.2012 r. o odpadach (.j. Dz.U. 2019 poz. 701 z późn. zm.).

Wytyczne i instrukcje

- [28] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. GDDP, Warszawa 2014 r.
- [29] Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999r.
- [30] Katalog wzorcowych drogowych urządzeń ochrony środowiska. GDDP, Warszawa – 2000 r.
- [31] Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 r.

- [32] Ogólne specyfikacje techniczne obejmujące potrzeby drogownictwa w zakresie geodezji i kartografii oraz nabywania nieruchomości. GDDP Warszawa 1998 r.
- [33] Ogólne specyfikacje techniczne dla robót budowlanych – GDDP Warszawa 1998 r.
- [34] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla znaków drogowych pionowych - załącznik nr 1 do rozporządzenia [7],
- [35] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla znaków drogowych poziomych - załącznik nr 2 do rozporządzenia [7],
- [36] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla sygnałów drogowych - załącznik nr 3 do rozporządzenia [7].
- [37] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - załącznik nr 4 do rozporządzenia [7].
- [38] Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych. GDDP, Warszawa 1994 r.
- [39] Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKiA Politechnika Gdańska, 2014 r.
- [40] Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 2001 r.
- [41] Wytycznych w zakresie dokumentowania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych", wydanych przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, dnia 19 października 2015 r.
- [42] Zarządzenie Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2005 r. Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

oraz wszelkie inne nie wymienione wyżej obowiązujące przepisy.

Uwaga:

W przypadku zmiany wymienionych wyżej przepisów lub wejścia w życie nowych regulacji prawnych należy opracować poszczególne materiały i uzyskać decyzje według nowych unormowań.

4. Załączniki do Programu funkcjonalno-użytkowego:

- Załącznik nr 1: Decyzja środowiskowa;
- Załącznik nr 2: Warunki konserwatorskie Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Toruniu Delegatura we Włocławku

ZAŁĄCZNIK NR 1

DECYZJA ŚRODOWISKOWA

BURMISTRZ LUBRANCA

Lubraniec dnia. 08 stycznia 2019r.

RG.6220.1.2018.2019.DG

Decyzja

Na podstawie art. 71 ust.1 i 2 pkt 2 art. 75 ust. 1 pkt. 4 art. 84 i art. 85 ust. 1 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2018r., poz. 2081), a także z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2016 r., poz. 71) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2018r. poz. 2096)po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach który złożył Pan Witold Orczyński z Pracowni Projektowej ARCHIDROG, Pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

I stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na : „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+014 (istniejący km na drodze około 29+023)

II. Określam następujące wymagania i warunki o których mowa w art. 82 ust.1 pkt. 1lit. b lub c ustawy ooś oraz nakładam obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt. 2 lit. b ustawy ooś na etapie realizacji przedsięwzięcia

- Stosować sprawny sprzęt i urządzenia

materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód

- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania

- teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów

- odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami

- wody na potrzeby socjalne dostarczać beczkowozami

- wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do rowów przydrożnych, odprowadzanie ww. wód prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie

- wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowów przydrożnych i kanalizacji deszczowej: ww. rowy przydrożne zlokalizować wzdłuż planowanego przebiegu drogi, po obu jej stronach, z odpływem do rowów melioracyjnych, odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewnie terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wód na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie; zastosować urządzenia podczyszczające (separatory substancji ropopochodnych i osadnik zawiesiny) dla ww. wód z pasa drogowego oraz obiektów drogowych

- w przypadku braku urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych nie mogą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100Mg/l zawiesin ogólnych oraz 15mg/l węglowodorów ropopochodnych, zgodnie z § 21 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. W sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800):

1.

- W tym celu należy zastosować urządzenia oczyszczające zapewniające wymaganą redukcję w zakresie normatywnych wskaźników zanieczyszczeń oraz prowadzić przeglądy eksploatacji i badania jakości odprowadzonych wód opadowych i roztopowych, zgodnie § 23 ww. rozporządzenia. W przypadku nie zastosowania któregoś z urządzeń oczyszczających należy zapewnić stałe prowadzenie badań w zakresie normowania wskaźników zanieczyszczeń odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, (badania powinny być wykonane w czasie trwania opadów, co najmniej dwa razy w roku, w okresie wiosny i jesieni)
- zapewnić wysoką sprawność urządzeń do podczyszczania wód opadowych i roztopowych (odprowadzanych z drogi rowami trawiastymi) korzystając z możliwych rozwiązań technicznych (np. dobór odpowiednich gatunków roślin, regularne koszenie traw i inne)
- zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych
- ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia)
- zwrócić uwagę na prace odwodnieniowe związane z wykopami; prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, w technologii (np. ścianek szczelnych oraz przy użyciu pomp szlamowych, igłofiltrów), do minimum ograniczyć czas odwodnienia wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej
- roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo - wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencje w warstwy wodonośne
- zabezpieczenie koryt cieków w okolicy wymienianych przepustów wykonać z materiałów naturalnych (narzut kamiennych)
- prace w obrębie koryta ,w tym prace rozbiórkowe, prowadzić (etapowo), w sposób zapewniający ciągłość przepływu wody
- pod obiektem na czas rozbiórki rozpiąć siatkę zabezpieczającą przed dostaniem się gruzu oraz innych zdemontowanych elementów mostu do ciek
- nie dopuścić do zanieczyszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu
- w sytuacji awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczenia gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia
- w trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz po jego zakończeniu zapewnić swobodny przepływ wody w rzece Noteć oraz Kanale Folsz
- prace budowlane realizowane w obrębie rzeki Noteć oraz Kanału Folsz prowadzić w sposób eliminujący możliwość niekontrolowanego zasypania koryta ww. cieków, a także zamulenia i zanieczyszczenia wód powierzchniowych, na rowach drogowych odprowadzających wody z pasa drogowego do cieków lub rowów melioracyjnych zastosować urządzenia oczyszczające, mające na celu przechwycenie osadów
- po zakończeniu budowy teren prac w obrębie ww. cieków należy uporządkować oraz dokonać sondowania dna wód w rejonie prowadzonych robót, celem potwierdzenia usunięcia wszelkich pozostałości, elementów bądź odpadów mogących mieć na ograniczenie przepływu wody w rzece oraz bezpieczeństwa osób korzystających z wody
- na rowach drogowych odprowadzających wody z pasa drogowego do cieków lub rowów melioracyjnych zastosować urządzenia oczyszczające, mające na celu przechwycenie osadów
- wody opadowe i roztopowe z terenów odwadnianych za pośrednictwem systemów kanalizacyjnych odprowadzać w rejonie zlewni, w celu ograniczenia strat w lokalnych w stosunkach wodnych w rejonie planowanej inwestycji

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 06 sierpnia 2018 r. inwestor Pan Witold Orczyński z Pracowni Projektowej ARCHIDROG, Pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+014 (istniejący km na drodze około 29+023) Do wniosku dołączono wymienioną w art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko tj. Dz. U. z 2018r., poz. 2081) kartę informacyjną przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia szczegółowych uwarunkowań, związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (tj. Dz.U.2016. Poz.71). tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.” W dniu 09 sierpnia 2018r. tutejszy organ zawiadomił na piśmie wnioskodawcę oraz strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. Stosownie do art. 75 ust.1 pkt.4 i ust.4 wymienionej ustawy ooś „ W przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust.1 pkt.4, wykraczającym poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Wójt, Burmistrz, Prezydent miasta, na którego obszarze własności znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie w porozumieniu z zainteresowanymi Wójtami, Burmistrzami, Prezydentami miast.”. Burmistrz Lubrańca zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Warszawie i Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w Warszawie oraz Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy opowiedziały się za brakiem potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 lit. b ustawy ooś. Zgodnie z art. 63 ust. 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 tj. Dz. U. z 2018r., poz. 2081) organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w drodze postanowienia po analizie całego materiału oraz art. 63 wyżej cytowanej ustawy odstąpił od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono następujące uwarunkowania:

1.1. Rodzaj i cechy przedsięwzięcia

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

- Brześć Kujawski
- Rządka Wola
- Bielawy
- Kazanie
- Krowice
- Lubraniec

- Milżyn
- Siemnowek
- Wiktorowo
- Sarnowo
- Pasieka
- Skaszyn
- Augustynowo
- Izbica Kujawska
- Długie
- Śmielnik
- Świętosławice
- Gaj

Droga na projektowanym odcinku rozbudowy przebiega zarówno przez teren zabudowany jak i niezabudowany. Teren zabudowany stanowią wsie i miejscowości: Brześć Kujawski, Rządka Wola, Bielawy, Milżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo, Izbica Kujawska i Świętosławice. Teren niezabudowany, zgodnie z istniejącym oznakowaniem występuje na pozostałych odcinkach i stanowią go tylko i wyłącznie pola i grunty rolne. Nie występują tutaj obszary leśne.

Na praktycznie całej długości droga posiada przekrój jednojezdniowy daszkowy o szerokości jezdni 6,0 – 6,2 m z pobocznymi gruntowymi szerokości 0,75 – 1,0 m. Na całym odcinku projektowanej drogi zlokalizowane są liczne zjazdy publiczne i indywidualne o różnej nawierzchni (z mieszanki mineralno-bitumicznej, kostki betonowej lub gruntowej). Największą grupę stanowią zjazdy na pola.

Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest zróżnicowany i niejednorodny. Na nawierzchni widoczne są ślady remontów częściowych, a szczególnie często występują łaty przy krawędzi jezdni. Lokalnie występują koleiny, spękania poprzeczne, podłużne oraz siatkowe. Krawędzie jezdni wykazują deformacje oraz obłupania. Na omawianym odcinku drogi często występują zakłócenia w płynności ruchu spowodowane zatrzymywaniem autobusów (brak zatok autobusowych lub ich nienormalne wymiary), nieodpowiednim wyprofilowaniem łuków poziomych drogi oraz nieprzystosowaniem do występującego natężenia ruchu skrzyżowań.

Zakres planowanych robót dla części drogowej obejmuje:

- rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji lub wzmocnienie nawierzchni jezdni – w zależności od potrzeb,
- budowę przystanków i zatok autobusowych,
- przebudowę parkingów istniejących,
- przebudowę i budowę chodników,
- przebudowę i budowę zjazdów,
- przebudowę i budowę przepustów (pod drogą i pod zjazdami),
- odwodnienie korpusu drogowego (rowy, kanalizacja deszczowa)
- dostosowanie istniejącej kanalizacji deszczowej (parametrów kolektora istniejącego/nowo projektowanego) i urządzeń odwodniających do wielkości zlewni pasa drogowego, rozwiązanie geometrii skrzyżowań
- poprawa geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi, korekty parametrów łuków pionowych i poziomych,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi,

- oświetlenie dla skrzyżowań skanalizowanych, zatok autobusowych i przejść dla pieszych w terenie zabudowanym,
- elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę drzew w korpusie drogowym.

Zakres planowanych robót dla części mostowej obejmuje:

- dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi, wraz z podniesieniem nośności do klasy B, co wiąże się z całkowitą przebudową istniejących mostów, wszystkie obiekty mostowe w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub odwodnieniem powierzchniowym za obiekt, gdzie woda sprowadzona zostanie do systemu odwodnienia drogi. Na czas przebudowy obiektów ich koryta zostaną zabezpieczone siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek, natomiast Wykonawca robót zostanie zobligowany po wykonaniu prac do oczyszczenia przestrzeni podmostowej oraz terenu przyległego.

Parametry techniczne

Przy opracowaniu części drogowej projektu przyjmuje się następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi - wojewódzka,
- klasa - minimum Z
- prędkość projektowa - 40-60 km/godz.
- prędkość miarodajna - 50-80 km/godz.
- szerokość jezdni - minimum 6,00 m (z lokalnymi poszerzeniami w przekroju ulicznym i niektórych łukach poziomych)
- szerokość poboczy gruntowych - min. 1,50 m,
- szerokość chodników - min. 1,50m (oddzielone pasem zieleni) min.2,00m (zlokalizowane bezpośrednio przy krawędzi jezdni),
- kategoria ruchu - KR 4
- nośność nawierzchni - 100 kN/oś,
- pozostałe parametry zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430).

Charakterystyka obiektów inżynierskich

- Most w m. Brześć Kujawski w km około 1+068
- lokalizacja – w ciągu rzeki Zgłowiączka
- klasa obciążeń „B”
- światło poziome – min. 12,62 m
- światło pionowe – min. 4,71 m
- konstrukcja obiektu:
 - ustrój nośny konstrukcja z blach falistych współpracująca z zasypką i istniejącym obiektem
- W miejscu rozebranego obiektu przewidziano konstrukcję stalową w postaci łukowych arkuszy z blachy falistej karbowanej, łączoną za pomocą śrub posadowioną na betonowych podporach. Na końcach obiektu znajdują się betonowe skrzydła dostosowane do przebiegu rzeki i istniejącego zagospodarowania terenu.

5.

- Ławy betonowych podpór posadowione będą pośrednio za pomocą pali prefabrykowanych. Powłoka stalowa szerokości w osi 13170 mm i wysokości 2898 mm.
- Przepust w km około 20+464
- Przewidziano rozebranie istniejącego obiektu i w jego miejscu wykonanie konstrukcji przepustu z prefabrykatów żelbetowych z betonu C35/45 (B45) o przekroju skrzynkowym, o wymiarach zewnętrznych przekroju minimum 3,5 m x 2,5m zgodnym z katalogiem Prefabrykaty mają długość 99cm i wymiary w świetle minimum 3,0x2,0m. Wlot i wylot stanowią prefabrykowane mury oporowe gr. 25 cm odchylone od osi przepustu pod kątem 30°.
- Prefabrykaty posadowione bezpośrednio na ławie fundamentowej z betonu C16/20.
- klasa obciążeń „A”
- lokalizacja – w ciągu dopływu spod Augustowa
- światło poziome – min. 3,00 m
- światło pionowe – min. 2,00 m
- konstrukcja przepustu:
 - ustrój nośny
 - żelbetowy pofabrykowany o przekroju skrzynkowym, zwieńczony płytą uciążlającą
- Obiekt w km około 25+900
- Obiekt na kanale Folsz to obiekt jednoprzęsłowy o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. Długość przęsła wynosi około 10,5 m, rozpiętość teoretyczna 10,05 m, natomiast światło na wysokości ław łożyskowych od około 9,2 m do 9,7 m. Całkowita długość obiektu (mierzona pomiędzy końcami kap) wynosi około 15,6 m. Przęsło ma konstrukcję belkową, żelbetową. Na moście znajduje się jezdnia szerokości 5,95 m. Szerokość całkowita obiektu wynosi 7,35 m. Korpusy przyczółków wykonane są jako pełnościennie, monolityczne, żelbetowe łącznie ze skrzydłami. Posadowienie obiektu nie jest znane. Podparcie przęsła bezpośrednio na ławach podłożyskowych. Stan płyty jest niezadowolający. Na spodzie płyty występują liczne wykwyty oraz miejscowa korozja zbrojenia płyty jako skutek małej otuliny i korozji betonu.
- W ramach przebudowy drogi istniejący obiekt należy rozebrać. Przewiduje się przebudowę obiektu do klasy obciążeń „B”. Powierzchnia przekroju w świetle obiektu będzie nie mniejsza niż 7m².
- Konstrukcja obiektu ustalona zostanie na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Dno i skarpy cieku w obrębie obiektu zostaną umocnione. Obiekt w km około 27+295
- Na rzece Noteć pod drogą wojewódzką znajduje się przepust dwu otworowy, betonowy, monolityczny o przekroju kołowym średnicy 1,30 m i długości 14,09 m. Zakończenia przepustu wykonano w postaci pionowej ścianki czołowej wraz za skrzydełkami dostosowanymi do pochylenia skarpy odgiętymi od osi przepustu. Ścianka jest poprowadzona do wysokości ok. 1,70 m od dna przepustu, grubość ścianki i skrzydełek 0,30 m. Brak jest umocnień dna i skarp cieku.
- W ramach przebudowy drogi istniejące przepusty należy całkowicie rozebrać. Przewiduje się przebudowę obiektu do klasy obciążeń „B”. Powierzchnia przekroju w świetle obiektu będzie nie mniejsza niż 2m². Konstrukcja obiektu ustalona zostanie na etapie projektu wykonawczego. Dno i skarpy cieku w obrębie obiektu zostaną umocnione.
- Wszystkie przepusty pod drogą wojewódzką, znajdujące się w ciągu cieków bądź rowów melioracyjnych zostaną przebudowane.

6.

Przepusty pod drogą będące elementem odwodnienia drogi zostaną:

- przebudowane – w przypadku konieczności zachowania przepustów dla funkcjonowania systemu odwodnienia drogi, gdy stan techniczny będzie tego wymagał lub światło przepustów nie będzie spełniać wymagań warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie
- wyremontowane – w przypadku konieczności zachowania przepustów dla funkcjonowania systemu odwodnienia drogi, gdy stan techniczny będzie dobry, a światło przepustów będzie spełniać wymagania warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie
- zlikwidowane – gdy w związku z przebudową systemu odwodnienia drogi nie będzie potrzeby przeprowadzania wody pod drogą i tym samym przepust będzie zbędny.
- Konstrukcje przepustów ustalone zostaną na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Dno i skarpy w obrębie wlotów i wylotów przepustów zostaną umocnione. Przekroje przepustów spełniać będą wymagania warunków technicznych oraz zapewniać będą przepływ wody – zgodnie z obliczeniami.
- W zakresie działań ochronny wód i środowiska gruntowo-wodnego na wszystkich rowach drogowych odprowadzających wody z pasa drogowego do cieków lub rowów melioracyjnych zastosowane zostaną rozwiązania projektowe mające na celu przechwycenie osadów. W szczególności będą to palisady obłożone narzutem kamiennym i osadniki prefabrykowane wraz ze studniami.
- W ramach inwestycji przewiduje się modernizację przepustów drogowych z uwzględnieniem warunków do migracji płazów. Poniżej wymieniono planowane przejścia dla zwierząt. Przepusty w których będzie zamontowana półka przełazowa dla płazów:

- Kilometr	- Średnica
- 4+772	- 1200
- 12+393	- 1200
- 12+787	- 1200
- 14+376	- 1200
- 15+501	- 1200
- 18+370	- 1200
- 22+218	- 1200

- Zaprojektowano również dostosowanie obiektów mostowych do zapewnienia migracji zwierząt:
- Przepust w km 13+574 - jednostronna półka
- lokalizacja – struga Kocieniec
- światło poziome – min. 2,25 m
- światło pionowe – min. 1,7 m
- Przepust w km 18+739 – jednostronna półka
- lokalizacja – w ciągu Struga Samówka
- światło poziome – min. 2,1 m
- światło pionowe – min. 1,55 m
- Przepust w km 20+452 – półki po obu stronach
- lokalizacja – w ciągu dopływu spod Augustowa
- światło poziome – min. 3,00 m
- światło pionowe – min. 2,00 m
- Przepust w m. Świątosławice w km około 25+900 - jednostronna półka
- lokalizacja – w ciągu kanału Folusz

7.

- światło poziome – min. 3,67 m
- światło pionowe – min. 2,61 m
- Przepust w km 27+290– jednostronna półka
- lokalizacja – w ciągu rzeki Noteć
- światło poziome – 2,250 m
- światło pionowe – 1,700 m
- Efektem projektu będzie przede wszystkim:
- poprawa warunków bytowych i bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości zlokalizowanych na trasie przebiegu przedmiotowego odcinka drogi oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego,
- poprawa klimatu akustycznego i stanu powietrza atmosferycznego w rejonie obecnego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 270,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu, poprzez podniesienie nośności drogi,
- aktywizacja terenów inwestycyjnych i lokalny rozwój ekonomiczny regionu, zmniejszenie uciążliwości ekologicznych i społecznych.

W rejonie planowanej inwestycji zlokalizowane są jeziora i rzeki oraz cieki (w tym cieki melioracyjne), a także liczne zagłębienia terenu wypełnione okresowo lub stale wodą. Jak wynika z informacji Kujawsko – Pomorskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych we Włocławku (Biuro terenowe Radziejów z/s we Włocławku), na trasie projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 270 znajdują się cieki, będące własnością Skarbu Państwa, w stosunku do których prawa właścicielskie wykonuje Marszałek Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w imieniu którego działa Kujawsko – Pomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Włocławku:

- rzeka Zgłowiączka – w miejscowości Brześć Kujawski, gmina Brześć Kujawski, przecina analizowaną drogę w km około 1+070 km,
- rzeka Kocięca (nazywana także Kocieniec lub Kozieniec) – w miejscowości Miłżyn, gmina Lubraniec, przecina analizowaną drogę w km około 13+581,
- rzeka Nlówka (nazywana także Struga, lub Sarnówka) – zlokalizowana pomiędzy miejscowością Skarszyn a Wiktorowo – gmina Izbica Kujawska, przecina analizowaną drogę w km około 18+745,
- kanał Folsz (nazywany także Śluzą) – zlokalizowany pomiędzy miejscowością Izbica Kujawska a Świętostawie – na wysokości miejscowości Długie, gmina Izbica Kujawska przecina analizowaną drogę w km około 25+900.
- Rzeka Noteć – gmina Izbica Kujawska w km około 27+300.

W rejonie analizowanej inwestycji zlokalizowane są także jeziora i liczne bezodpływowe zagłębienia okresowo lub stale wypełnione wodą. Występują tutaj następujące jeziora:

- Jezioro Cmentowo - zlokalizowane około 500 m na północ od początku analizowanej trasy.
- Jezioro Niemiec – zlokalizowane około 500 m na wschód od analizowanej trasy, na wysokości miejscowości Augustynowi, przed Izbica Kujawską.
- Jezioro Brdowskie – zlokalizowane jest po zachodniej stronie drogi i przebiega praktycznie wzdłuż analizowanej trasy na odcinku od km około 27+500 do km 29+023(końca opracowania). W największym miejscu odległość omawianego jeziora od DW-270 wynosi około 130m.
- Jezioro Długie/Modzerowskie – zlokalizowane jest po wschodniej stronie drogi i przebiega praktycznie wzdłuż analizowanej trasy na odcinku od km około 26+500 do km 29+023 (końca opracowania). W największym miejscu odległość omawianego jeziora od DW-270 wynosi około 630m.

Inwestycja zlokalizowana jest częściowo na obszarze dorzecza Wisły oraz częściowo w obszarze dorzecza Odry, dla których opracowano Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęte Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2018r. Dz. U. z 2016 r., poz. 1967)

PLRW 60000188116 Śluza

PLRW 60000171881189 Noteć do Dopływu z jez. Lubotyń

PLRW 20002027859 Zgłowiączka wypływu z jez. Głuszyńskiego do Chodeczki bez Chodeczki

PLRW 20002027879 Zgłowiączka do Chodeczki do Lubieńki bez Lubieńki

PLRW 20002027879 Dunaj

PLRW 20002027879 Koceniec

PLRW 20002027879 Struga

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska - Koło, realizowana będzie częściowo w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezioro Modzerowskie, gdzie obowiązuje uchwała nr X/245/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezioro Modzerowskie (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. poz. 2566), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy ooś.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno – błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach lęgowych oraz przy ujściu rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony środowiskowej.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach jednolitych części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200047. Dla JCWPD 200047 stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie uznano za zagrożone.

Planowane przedsięwzięcie, w obrębie zlewni Górnej i Środkowej Noteci, położone jest w Jednolitej Części Wód Podziemnych nr 62 (kod PLGW600062), o aktualnie słabym stanie chemicznym i dobrym stanie jakościowym. Przedsięwzięcie nie będzie znajdowało się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt.34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne. W obrębie planowanej inwestycji brak jest ujęć wód oraz stref ochronnych.

W celu wyeliminowania możliwości zanieczyszczenia środowiska wodnego oraz gruntowo wodnego zaplecze budowy lokalizować poza obszarami płytkiego występowania wód gruntowych, ciekami i zbiornikami wodnymi oraz strefami ochronnymi ujęć wodnych, na utwardzonym i uszczelnionym terenie. Zaplecze oraz budowę należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji potencjalnych wycieków substancji eksploatacyjnych, które w przypadku wycieku do gruntu substancji niebezpiecznych, należy zebrać wraz z gruntem i przekazać do utylizacji uprawnionym odbiorcom.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarach dorzecza Wisły.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie lokalizacji zaplecza budowy i organizacji placu budowy

Zaplecze budowy zostanie zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w tym przede wszystkim powierzchni biologicznie czynnej, a po ukończeniu prac, zapewnione zostanie przywrócenie terenu do stanu poprzedzającego ich rozpoczęcie. Zapewniona będzie sprawna organizacja i optymalne harmonogramy robót w celu szybkiego zakończenia inwestycji i ograniczenia czasu trwania uciążliwości spowodowanych robotami budowlanymi. Prace budowlane będą prowadzone tak, aby maksymalnie ograniczyć uciążliwości dla terenów sąsiednich i obszaru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym oddziaływania na zdrowie ludzi.

Bazy materiałowe i zaplecze budowy, w tym miejsca magazynowania odpadów, będą zlokalizowane poza:

- poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
- terenami w pobliżu cieków i zbiorników wodnych,
- poza terenem bezpośrednim sąsiedztwie terenów cennych przyrodniczo,

Prace budowlane będą prowadzone szybko i bezpiecznie, w sensie m. in. wyjątkowej dbałości o bezawaryjność maszyn budowlanych; dotyczy to w szczególności prac prowadzonych w obrębie cieków. Baza zorganizowana na potrzeby budowy analizowanego przedsięwzięcia zostanie wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej. Stosowany będzie jedynie sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r., w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w przenośne toalety, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Do czasu zakończenia budowy, wszelkie miejsca wyznaczone do składowania na placu lub zapleczu budowy substancji podatnych na migrację wodną oraz teren, na którym zlokalizowane będą stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych będą wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym, to samo dotyczy terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie. Plac budowy zostanie wyposażony w środki chemiczne, sorbenty i maty neutralizujące. Zabezpieczona zostanie powierzchnia ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez: tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z paliwem pod zamykaną wiatą oraz wyposażenie placu budowy w środki sorbentowe. Całe zaplecze budowy będzie ogrodzone, a poszczególne elementy ogrodzenia zaplecza będą wykonane z materiałów rozbielalnych, nadających się do wielokrotnego użytku. Po zakończeniu robót budowlanych i likwidacji zaplecza budowy teren zostanie uporządkowany, a odpady i śmieci wywiezione na składowisko odpadów.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie prowadzonych prac ziemnych

Wykonawca robót jest zobowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzonych prac, a w szczególności ochronę gleby i zieleni wg art. 75.1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska, Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym poprzedzone zostaną usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewniając możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej po budowie lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty. Masy ziemne spełniające standardy jakości gleby i ziemi będą w pierwszej kolejności wykorzystane przy realizacji inwestycji, do robót ziemnych. Humus zdjęty z pasa robót, tylko w przypadku, gdy nie jest zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, będzie odpowiednio zdeponowany i po zakończeniu prac w maksymalnym stopniu ponownie wykorzystany w granicach inwestycji. W przypadku zanieczyszczenia gleby lub ziemi podczas realizacji inwestycji wykonana zostanie rekultywacja zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących standardów jakości gleby lub ziemi.

Ze szczególną uwagą i ostrożnością wykonane będą i zabezpieczone wykopy przebiegające w pobliżu zabudowań, gdzie przebiega inne uzbrojenie infrastrukturalne terenu: prowadzone prace budowlane nie mogą naruszyć stateczności obiektów istniejących, tzn. budynków, dróg oraz instalacji podziemnych. Wykopy zostaną zabezpieczone przed możliwością przedostawania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi oraz chronione zostaną otwarte wykopy w obrębie gruntów spoistych przed ich zalaniem. Po wykonaniu nasypów i skarp zapewnione będzie w możliwie najkrótszym czasie ich zabezpieczenie przed zachodzącą erozją powierzchniową, np. poprzez obsianie lub darniowanie. Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi zostanie osiągnięte poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenia gruntu. Pobór kruszywa na potrzeby budowy drogi i projektowanych obiektów inżynierskich, powinien odbywać się poza obszarami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie ochrony powierzchni ziemi i środowiska gruntowo – wodnego. Należy zastosować taki sposób przechwytywania i oczyszczania ścieków opadowych, który maksymalnie zabezpieczy wody powierzchniowe i podziemne przed zanieczyszczeniem, zarówno w czasie normalnej eksploatacji, jak i w przypadku występowania sytuacji awaryjnych.

Prace w obrębie dolin rzecznych prowadzić na możliwie najmniejszej powierzchni, celem zminimalizowania zmacenia i zanieczyszczenia wody.

Należy zachować wszelkie środki ostrożności zabezpieczające środowisko gruntowe i wodne przed przedostaniem się substancji ropopochodnych i zanieczyszczeń chemicznych.

Ścieki socjalno – bytowe powstające z zaplecza budowy odprowadzać należy do szczelnych, bezodpływowych zbiorników, które powinny być opróżniane przez uprawnione podmioty, poprzez wywiezienie do najbliższej oczyszczalni.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, teren przeznaczony na zaplecze budowy oraz bazę materiałową należy odpowiednio uszczelnić oraz należy również zapewnić łatwą dostępność sorbentów do substancji toksycznych.

Na etapie realizacji należy przewidzieć odpowiednie działania, mające na celu zabezpieczenie przed ewentualnym wyciekami do środowiska gruntowo - wodnego substancji niebezpiecznych przy poborze paliwa dla urządzeń i maszyn budowlanych.

W celu zminimalizowania ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, na terenie budowy należy używać urządzeń i maszyn budowlanych w należytych stanie technicznym. W przypadku ewentualnej awarii należy zabezpieczyć grunt w miejscu wykonywania robót, przed zanieczyszczeniami substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn.

Realizacja przedsięwzięcia i późniejsza eksploatacja nie może zmienić trwale stosunków wodnych w gruncie, ewentualne odwodnienie wykopów należy utrzymać na minimalnym poziomie, w zależności od niezbędnej wydajności, tak, aby utrzymać teren budowy w stanie suchym i uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.

Źródłem poboru wody na etapie budowy powinna być sieć wodociągowa oraz/lub woda dostarczana beczkowozami.

W przypadku lokalizacji zaplecza technicznego w obrębie obniżeń dolinnych należy przestrzegać następujących warunków:

- warstwa gleby powinna zostać usunięta i zdeponowana, tak, aby mogła zostać wykorzystana do późniejszej rekultywacji,
- zaplecze budowy ma zostać uszczelnione tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska wodno-glebowego,

- po zakończeniu etapu realizacji inwestycji należy usunąć sztuczne podłoża, a na terenie rozplantować pierwotny materiał glebowy, który należy obsiać rodzimymi gatunkami traw typowymi dla siedlisk występujących na tym terenie przed realizacją inwestycji,

Jakość wód opadowych odprowadzanych do odbiorników musi spełniać wymagania w zakresie zawartości węglowodorów ropopochodnych i zawiesin ogólnych.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie ochrony akustycznej.

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 należyтым stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Poleca się zaniechania prowadzenia jakichkolwiek prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania realizacji inwestycji; w przypadku konieczności pracy w godzinach nocnych, co wynikać może z charakteru procesu technologicznego prowadzenie hałaśliwych prac w godzinach nocnych możliwe jest tylko i wyłącznie po uprzednim uzgodnieniu tego faktu z właścicielami sąsiadujących działek. Prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00), sprzęt wykorzystywany podczas prac będzie w dobrym stanie technicznym. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować równocześnie. Na etapie realizacji przedsięwzięcia stosowany będzie sprzęt w dobrym stanie technicznym gwarantujący dotrzymanie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Przestrzegana będzie zasada wyłączania silników w czasie przerw w pracy.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie ochrony powietrza

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia należy wykorzystywać gotowe mieszanki wytwarzane w najbliższej zlokalizowanych wytwórniach, masy bitumiczne na miejsce budowy dowozić należy oplandekowanymi środkami transportu umożliwiającymi ograniczenie emisję oparów mas bitumicznych do powietrza do maksimum.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zastosować dostępne rozwiązania ograniczające emisję pyłów oraz technologie jak najmniej uciążliwe dla środowiska, m. in. poprzez częste zraszanie zapyłonych powierzchni wodą, głównie w okresach suchych, bezdeszczowych, przewożenie substancji pyłących jedynie pod przykryciem, lub w pojazdach zamkniętych.

Plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym nieorganizowaną emisję pyłów (np. poprzez częste zraszanie zapyłonych powierzchni wodą, głównie w okresach suchych, bezdeszczowych). Upięknienie przejazdu na terenie prowadzonych prac (poprzez odpowiednio zaprojektowaną, czasową organizację ruchu) maksymalnie zmniejszy emisję pyłów i gazów z poruszających się po terenie realizowanego przedsięwzięcia pojazdów.

Zaprojektować należy czasową oraz docelową organizację ruchu tak, aby ruch na drodze był w maksymalnym stopniu płynny.

Użytkowanie drogi nie może powodować pogorszenia standardów emisyjnych na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie środowiska przyrodniczego, ochrony drzew, krzewów i zwierząt

Minimalizować szerokość pasa robót – tak, aby zniszczeniu uległa roślinność na jak najmniejszej powierzchni.

Zabezpieczyć pnie drzew narażonych na uszkodzenia, poprzez osłonięcie ich tarcicą bądź owijkami z juty bądź innego, odpornego tworzywa naturalnego. Nie stosować tworzyw sztucznych.

Unikać jakichkolwiek zbędnych ingerencji (w szczególności - tworzenia miejsc składowania, placów postoju, zaśmiecania itp.) na odcinkach inwestycji w obrębie lasów, zadrzewień, bezodpływowych zagłębień i w sąsiedztwie drobnych cieków wodnych.

Prowadzić wycinkę drzew poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od 1 marca do 15 sierpnia. Należy unikać powstawania na placu budowy zastoisk wody które mogłyby wabić płazy. W trakcie prowadzenia prac budowlanych zakrywać wszelkie zagłębienia i otwory, które mogłyby stać się pułapkami dla drobnych zwierząt. Przed zasypaniem lub zabetonowaniem – miejsca takie dodatkowo sprawdzać, a ewentualne przebywające w nich zwierzęta odłowić i uwolnić w odległości co najmniej 50 m od pasa drogowego. W trakcie realizacji inwestycji konieczne jest unikanie jakichkolwiek zbędnych ingerencji (w szczególności - tworzenia miejsc składowania, placów postoju, zaśmiecania itp.) w partie lasów, zarośli, szuwarów i otoczenia cieków wodnych przyległych do inwestycji. W celu zabezpieczenia hałd składowanego humusu przed zakładaniem gniazd przez jaskółki brzegówki, w okresie pomiędzy 15 marca a 15 sierpnia, ściany wszystkich wykopów ziemnych należy wykańczać w postaci pochylej (nie w postaci pionowego urwiska) i osłaniać górną część pozostawionych skarp geowłókniną (co najmniej do wysokości 2 m licząc od górnej krawędzi urwiska).

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie gospodarki odpadami

Gospodarkę odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą segregowane i składowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą przechowywane czasowo w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, systematycznie zbierane i przekazywane poza teren przedsięwzięcia, do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zapewnione będzie właściwe gospodarowanie odpadami, także niebezpiecznymi, wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowana będzie ich ilość, gromadzone będą one selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewniony ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Sposób postępowania z wytworzonymi odpadami będzie zgodny z przepisami o odpadach. Stosowane będą takie surowce i produkty, a roboty ograniczone do takiego stopnia, by zminimalizować ilość powstających odpadów budowlanych. Wytwarzane odpady będą magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przede wszystkim na środowisko gruntowo-wodne. Niedopuszczalne jest magazynowanie odpadów w miejscach dolin rzecznych, zbiorników wodnych oraz na obszarach zabagnionych, zatorfionych, z płytko występującymi wodami gruntowymi. Odpady powstające na placu budowy będą przekazywane sukcesywnie, nie dopuszczając do ich nadmiernego nagromadzenia odpowiednim jednostkom posiadającym aktualne zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami. Odpady będą segregowane i składowane w wydzielonym i odpowiednio zabezpieczonym miejscu, zapewniającym ich regularny odbiór z miejsca budowy przez uprawnione podmioty. Wytworzone odpady będą w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu ich powstawania; w sytuacjach, gdy jest to niemożliwe odpady będą unieszkodliwione. Unieszkodliwione poprzez składowanie zostaną wyłącznie odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób nie jest możliwe. Odpady niebezpieczne, jakie pojawią się podczas realizacji i eksploatacji inwestycji będą segregowane i oddzielone od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem. Wytworzone odpady, będą gromadzone selektywnie w oznakowanych pojemnikach. Wyznaczone zostanie na placu budowy oraz w miejscu wykonywania zadania miejsce do przechowywania olejów napędowych, oraz miejsce postojowe sprzętu budowlanego w sposób gwarantujący ochronę środowiska gruntowo-wodnego.

Wyznaczone zostanie na placu budowy oraz w miejscu wykonywania zadania inwestycyjnego miejsce awaryjnych napraw sprzętu z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed skażeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi. Wytworzone odpady przekazywane będą firmom posiadającym stosowne zezwolenie na zbieranie i transport odpadów do miejsc ich odzysku czy unieszkodliwienia. Firma realizująca prace budowlane jest zobowiązana prowadzić ewidencję ilościową i jakościową wytwarzanych odpadów, oraz posiadać w zależności od ilości wytwarzanych odpadów niebezpiecznych, zgodnie z kryteriami określonymi w art. 17 ustawy o odpadach, decyzję zatwierdzającą program gospodarki odpadami niebezpiecznymi i przedłożyć staroście powiatu właściwemu ze względu na miejsce wytwarzania odpadów informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami, uzyskać zezwolenie na zbieranie, transport i odzysk odpadów. Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, firma prowadząca prace budowlane winna posiadać uzgodniony program postępowania z odpadami niebezpiecznymi, złożyć informacje o sposobie postępowania z odpadami innymi niż niebezpieczne, oraz uzyskać zezwolenie na zbieranie i odzysk odpadów innych niż niebezpieczne. Sposób postępowania z wytworzonymi odpadami nie może negatywnie wpływać na dalsze procesy związane z odzyskiem czy unieszkodliwieniem odpadów poza terenem inwestycji. Zapewniony zostanie odbiór wytworzonych w fazie budowy odpadów komunalnych zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. 236/2005 poz. 2008 tekst jednolity z późniejszymi zmianami).

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie ochrony dóbr kultury i stanowisk archeologicznych

W przypadku odkrycia w trakcie prac ziemnych kopalnych szczątków roślin lub zwierząt powiadomiony zostanie o tym niezwłocznie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy lub właściwy wójt, burmistrz.

Rozwiązania chroniące środowisko o charakterze ogólnym

Usunięte będą wszelkie ewentualne szkody wynikające z realizacji przedsięwzięcia. Po zakończeniu prac uporządkowany zostanie teren robót, z wykorzystaniem wierzchniej warstwy gleby zdjętej podczas wykopów. Uwzględnione zostaną interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi publicznej. Drogi dojazdowe do placów budowy będą wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Drogi techniczne w miarę możliwości będą lokalizowane w projektowanym pasie budowy. W trakcie prac budowlanych przestrzegane będą przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedury wynikające z odrębnych przepisów, w tym oznakowany teren budowy i zabezpieczony przed dostępem osób niepowołanych. Przewiduje się zastosowanie technologii oraz materiałów budowlanych posiadających stosowne certyfikaty.

Zminimalizowane zostanie ryzyko wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, związane będzie to z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn budowlanych w należyłym stanie technicznym, stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt budowlany zgodnie z certyfikatem dopuszczenia go do użytkowania.

Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Warianty przebiegu rozbudowywanej drogi wojewódzkiej nr 270

- **wariant 0** („zerowy”) – polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji,
- **wariant I rozbudowy** – inwestycyjny, technologiczny, nie preferowany przez Zamawiającego - wariant polegający na realizacji projektu rozbudowy z wykorzystaniem warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na długości całego odcinka,
- **wariant II rozbudowy** – inwestycyjny, technologiczny, preferowany przez Zamawiającego - wariant polegający na realizacji projektu rozbudowy z wykorzystaniem warstwy ścieralnej z SMA na długości całego odcinka.

Projektowana rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska - Koło ma za zadanie polepszyć warunki komunikacyjne na analizowanym terenie oraz zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników omawianej trasy.

Pod względem środowiskowym rozbudowa analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 270 przyczyni się przede wszystkim do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprawy warunków akustycznych jak i poprawy stanu środowiska gruntowo - wodnego oraz poprawę układu odprowadzania wód deszczowych.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy stwierdził, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, określonych dla nich w Planie Gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r.(Dz. U. poz. 1967). Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie stwierdził że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowanie wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródłądowych, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenem obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. O ochronie przyrody (Dz. U. z 2018r. Poz. 1911)., w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku uznał, że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, przebudowa drogi ma na celu poprawę funkcji drogi, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podniesienia jej standardu. Uwzględniając kryteria wynikające z art. 63 ww. Ustawy między innymi zastosowanie rozwiązań technicznych i technologicznych, umożliwiających podczas realizacji i eksploatacji inwestycji, ograniczenie negatywnych wpływów na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi.

Burmistrz Lubrańca po uzyskaniu opinii :

Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Warszawie

WA.RZŚ.436.1.618.2018.ZZ07.AK z dnia 28.10.2018 (wpłynęło 02.11.2018r.),

Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy

BD.RZS.435.127.2018.MM z dnia 18 października 2018 r. (wpłynęło 22.10.2018r.)

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku

N.NZ- 42- 12- 21/18 z dnia 21 sierpnia 2018 r. (wpłynęło 23.08.2018r.)

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

WOO.4220.434.2018.JG1 z dnia 21 sierpnia 2018 r. (wpłynęło 22.08.2018r.)

wydał postanowienie RG.6220.1.2018.DG o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, jednocześnie wskazał warunki, wymagania i nałożył obowiązki do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

Strony postępowania zostały powiadomione o wydanym postanowieniu wraz z opiniami organów opiniujących. Informacja została umieszczona na stronie www.bip.lubraniec.pl.

15.

Na podstawie art. 10 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2018r. Poz. 2096) zawiadomiono strony o zgromadzeniu materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformowano strony o prawie do zapoznania się z aktami sprawy, o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, uzyskania wyjaśnień w sprawie, składania wniosków i zastrzeżeń. Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi w sprawie prowadzonego postępowania.

Przedsięwzięcie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Realizacja inwestycji nie zmieni w sposób znaczący istniejącego zagospodarowania i użytkowania terenu, objętego inwestycją. Przebudowa drogi spowoduje płynniejszy, a tym samym cichszy ruch pojazdów, co w efekcie znacznie poprawi komfort i bezpieczeństwo jazdy oraz zmniejszy negatywny wpływ ruchu samochodowego na środowisko. Ponadto, z uwagi na fakt iż przedmiotowa droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz, inwestycja nie zakłóci estetyki krajobrazu, jednocześnie stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na planowane przedsięwzięcie w centralnej Polsce. Inwestycja nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszar geograficzny. Zastosowanie zaproponowanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wyeliminuje ryzyko wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2018r., poz. 2081) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia o których mowa ust. 1 a wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna z zastrzeżeniem ust. 4 i 4a.

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




Stanisław Budzyński

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia .

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich ul. Fordońska 6 85-085 Bydgoszcz
2. Witold Orczyński z Pracowni Projektowej ARCHIDROG
3. Burmistrz Lubrańca
4. Burmistrz Izbicy Kujawskiej
5. Burmistrz Brześcia Kujawskiego

16

Do wiadomości:

- 1) RDOŚ w Bydgoszczy
- 2) PPIS we Włocławku
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w Warszawie
- 4) Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Bydgoszczy

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia .

„Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+014 (istniejący km na drodze około 29+023)

Przedmiotem inwestycji celu publicznego ubiegającej się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest **„Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023”**.

Analizowane przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem drogę wojewódzką nr 270 na odcinku od miejscowości Brześć Kujawski do miejscowości Świętosławice – granica województwa kujawsko-pomorskiego,

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w granicach administracyjnych powiatu włocławskiego w gminie Brześć Kujawski, gminie Lubraniec i w gminie Izbica Kujawska i w kontekście projektowanej rozbudowy przebiega przez następujące miejscowości i wsie wyszczególnione na podstawie istniejącego oznakowania w terenie:

- Brześć Kujawski
- Rządka Wola
- Bielawy
- Kazanie
- Krowie
- Lubraniec
- Miłżyn
- Siemnowek
- Wiktorowo
- Sarnowo
- Pasieka
- Skaszyn
- Augustynowo
- Izbica Kujawska
- Długie
- Śmielnik
- Świętosławice
- Gaj

Droga na projektowanym odcinku rozbudowy przebiega zarówno przez teren zabudowany jak i niezabudowany. Teren zabudowany stanowią wsie i miejscowości: Brześć Kujawski, Rządka Wola, Bielawy, Miłżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo, Izbica Kujawska i Świętosławice. Teren niezabudowany, zgodnie z istniejącym oznakowaniem występuje na pozostałych odcinkach i stanowią go tylko i wyłącznie pola i grunty rolne.

Na praktycznie całej długości droga posiada przekrój jednojezdniowy daszkowy o szerokości jezdni 6,0 – 6,2 m z poboczami gruntowymi szerokości 0,75 – 1,0 m. Na całym odcinku projektowanej drogi zlokalizowane są liczne zjazdy publiczne i indywidualne o różnej nawierzchni (z mieszanki mineralno-bitumicznej, kostki betonowej lub gruntowej). Największą grupę stanowią zjazdy na pola. Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest zróżnicowany i niejednorodny. Na nawierzchni widoczne są ślady remontów cząstkowych, a szczególnie często występują łaty przy krawędzi jezdni. Lokalnie występują koleiny, spękania poprzeczne, podłużne oraz siatkowe. Krawędzie jezdni wykazują deformacje oraz obłupania. Na omawianym odcinku drogi często występują zakłócenia w płynności ruchu spowodowane zatrzymywaniem autobusów (brak zatok autobusowych lub ich nienormalne wymiary), nieodpowiednim wyprofilowaniem łuków poziomych drogi oraz nieprzystosowaniem do występującego natężenia ruchu skrzyżowań.

18.

Zakres planowanych robót dla części drogowej obejmuje:

- rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji lub wzmocnienie nawierzchni jezdni – w zależności od potrzeb,
- budowę przystanków i zatok autobusowych,
- przebudowę parkingów istniejących,
- przebudowę i budowę chodników,
- przebudowę i budowę zjazdów,
- przebudowę i budowę przepustów (pod drogą i pod zjazdami),
- odwodnienie korpusu drogowego (rowy, kanalizacja deszczowa)
- dostosowanie istniejącej kanalizacji deszczowej (parametrów kolektora istniejącego/nowo projektowanego) i urządzeń odwodniających do wielkości zlewni pasa drogowego, rozwiązanie geometrii skrzyżowań - poprawa geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi, korekty parametrów łuków pionowych i poziomych,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi,
- oświetlenie dla skrzyżowań skanalizowanych, zatok autobusowych i przejść dla pieszych w terenie zabudowanym,
- elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę drzew w korpusie drogowym.

Zakres planowanych robót dla części mostowej obejmuje:

- dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi, wraz z podniesieniem nośności do klasy B, co wiąże się z całkowitą przebudową istniejących mostów, wszystkie obiekty mostowe w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub odwodnieniem powierzchniowym za obiekt, gdzie woda sprowadzona zostanie do systemu odwodnienia drogi. Na czas przebudowy obiektów ich koryta zostaną zabezpieczone siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek, natomiast Wykonawca robót zostanie zobligowany po wykonaniu prac do oczyszczenia przestrzeni podmostowej oraz terenu przyległego.

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


Stanisław Buiżyński

BURMISTRZ LUBRAŃCA

RG.6220.1.2018.2019.DG

Lubraniec, dnia 25 listopada 2019r.

POSTANOWIENIE

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

Postanawiam sprostować na żądanie strony

Omyłkę pisarską w treści decyzji 1/2019 Burmistrza Lubrańca znak RG.6220.1.2018.2019.DG z dnia 08 stycznia 2019r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+014 (istniejący km na drodze około 29+023) oraz decyzji 20/201 Burmistrza Lubrańca znak RG.6220.20.2015.DG z dnia 15.07 2016r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski- Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023 (wraz z budową obwodnic m. Lubraniec I m. Izbica Kujawska) w następujący sposób:
1. W decyzji 1/2019 znak RG.6220.1.2018.2019.DG z dnia 08 stycznia 2019r. na stronie 5 w parametrach technicznych decyzji jest :

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

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

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

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

uzasadnienie

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

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

Sprostowanie tej oczywistej omyłki nie prowadzi do zmiany merytorycznej rozstrzygnięcia decyzji i nie spowoduje ponownego rozstrzygnięcia sprawy, odmiennego od pierwotnego.

Zgodnie z art. 113 § 1 k.p.a organ administracji publicznej może sprostować z urzędu błędy pisarskie i rachunkowe oraz inne oczywiste omyłki w wydanych przez siebie decyzjach.

Wobec powyższego postanowiono o sprostowaniu omyłki.

Pouczenie

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

BURMISTRZ LUBRAŃCA

Stanisław Budzyński

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
2. Burmistrz Izbicy Kujawskiej
3. Burmistrz Brześcia Kujawskiego
4. pozostałe strony postępowania zostają powiadomione zgodnie z art. 49 K.P.A. w drodze publicznego ogłoszenia na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej BIP.

6. a/a

Do wiadomości:

1. RDOŚ w Bydgoszcz
2. PPIS we Włocławku
3. RZGWWP w Warszawie

**WARUNKI KONSERWATORSKIE WOJEWÓDZKIEGO
URZĘDU OCHRONY ZABYTKÓW W TORUNIU
DELEGATURA WE WŁOCŁAWKU**

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu Delegatura we Włocławku

UL.ŁĘGSKA 42 * 87-800 WŁOCŁAWEK * TEL./FAX. [054] 2315522

Włocławek, dnia 14 grudnia 2018 r.

WUOZ.DW.WZN.5183.6.36.2018.ERK

archidrog
Pracownia Projektowa
Witold Orczyński

Dotyczy: pisma: archidrog Pracownia Projektowa Witold Orczyński, znak: LFP/ARCH/995/3220/32/18 z dnia 2015-11-29 (wpłynęło dnia 04.12.2018), działającej na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, w sprawie wydania zaleceń konserwatorskich wymaganych na podstawie § 19 pkt 4 „c” Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i form dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz.1129), w odniesieniu do zadania: „Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023”.

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu – Delegatura we Włocławku w nawiązaniu do ww. pisma oraz załączonego planu orientacyjnego i sytuacyjnego, informuje, że w rejonie planowanego zadania, w obrębie kompetencji Delegatury we Włocławku, zewidencjonowano w ramach Archeologicznego zjedniczenia Polski nieruchome zabytki, stanowiska archeologiczne – wymienione w załączniku nr 1. Powyższe stanowiska archeologiczne stanowią obiekty zabytkowe ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków i jest objęte ochroną konserwatorską na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 3 lit. „a” i „d”, art. 18, art. 22 ust. 5 oraz art. 7 pkt 4 oraz art. 31 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2067).

Na ww. obszarze znajdują się także nieruchome zabytki ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków – wymienione w załączniku nr 2 oraz w wykazie zabytków Gminy, wyznaczonych do ujęcia w gminnej ewidencji zabytków i objętych ochroną konserwatorską na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. „c”, „g”, art. 7 pkt 4, art. 22 ust. 5 pkt 2 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2067).

Ponadto w obrębie inwestycji, jak i na terenie przyległym do niej znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków – wymienione w załączniku nr 2, podlegające ochronie prawnej na podstawie art. 7 ust. 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2067).

W związku z powyższym przy realizacji ww. zamierzenia inwestycyjnego nakłada się następujące warunki konserwatorskie:

1. w odniesieniu do odcinków inwestycji na których występują w/w stanowiska archeologiczne należy przy pracach ziemnych zapewnić inwestorski nadzór archeologiczny oraz uzyskać na ten nadzór decyzję zezwalającą Konserwatora Zabytków;
2. na pozostałym obszarze inwestycji w wypadku odkrycia w trakcie prac ziemnych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć ten przedmiot i miejsce jego odkrycia przy użyciu dostępnych środków, niezwłocznie zawiadomić o tym Delegaturę WUOZ we Włocławku oraz udostępnić teren do inwestorskich badań archeologicznych;

Strona 1 z 2

3. w obszarach miejskich wpisanych do rejestru zabytków lub ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków zachować historyczny przebieg dróg oraz ich dotychczasowe parametry;

4. podczas robót budowlanych nie naruszać wartości zabytków nieruchomych wymienionych w załączniku nr 2;

5. dla prac planowanych przy obiektach indywidualnie wpisanych do rejestru zabytków lub na obszarach wpisanych do rejestru zabytków (wymienionych w załączniku nr 2) na etapie poprzedzającym wydanie pozwolenia budowlanego uzyskać pozwolenie Kujawsko – Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków poprzez złożenie przez inwestora bezpośrednio w Delegaturze WUOZ we Włocławku wniosku o pozwolenie na prowadzenie ww. prac wraz z dokumentacją projektową.

6. odnośnie Kujawskiej Kolejki Dojazdowej, zwanej też Kujawską Koleją Wąskotorową na odcinku: Liliopol – Izbica Kujawska – m.in. dz. 683 w Izbicy Kujawskiej – zgodnie z art. 10a Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2067): „10a. 1. Od dnia wszczęcia postępowania w sprawie wpisu zabytku do rejestru do dnia, w którym w tej sprawie stanie się ostateczna, przy zabytku, którego dotyczy postępowanie, zabrania się prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych i podejmowania innych działań, które mogłyby prowadzić do naruszenia substancji lub zmiany wyglądu zabytku. 2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, dotyczy także robót budowlanych objętych pozwoleniem na budowę albo zgłoszenie, a także działań określonych w innej decyzji pozwalającej na ich prowadzenie.”

Powyższa opinia ma charakter wyłącznie merytoryczny.

Kierownik Delegatury
Danuta Walczewska
mgr Danuta Walczewska

Załączniki:

- ① załącznik nr 1 – wykaz nieruchomości zabytków – stanowisk archeologicznych
- ② załącznik nr 2 – wykaz nieruchomości zabytków

Otrzymują:

- ① archidrog Pracownia Projektowa Witold Orczyński, Poznań
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
3. aa.

ZAŁĄCZNIK NR 1

WYKAZ NIERUCHOMYCH ZABYTKÓW - STANOWISK ARCHEOLOGICZNYCH
W REJONIE PLANOWANEJ PRZEBUDOWY WRAZ Z ROZBUDOWĄ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 270
BRZEŚĆ KUJAWSKI – IZBICA KUJAWSKA - KOŁO

Lp.	Miejscowość/ gmina	Nr obszaru AZP	Nr stan. na obsz. AZP	Nr stan. w miejsc.	Funkcja obiektu	Chronologia	Kultura
1	Brześć Kujawski	49-46	7	28	osada	późne średniowiecze	
2	Rzadka Wola-Parcelle, gm. Brześć Kujawski	49-46	23	5	osada osada	neolit wczesna epoka brązu	k. pucharów lejkowatych
3	Rzadka Wola, gm. Brześć Kujawski	49-46	28	1	osada	neolit	k. pucharów lejkowatych
4	Lubraniec	50-46	45		śląd osadnictwa	okres rzymski	k. przeworska
5	Sułkowo gm. Lubraniec	51-45	90	26	śląd osadnictwa	III okres wczesnego średniowiecza	
6	Milżyn gm. Lubraniec	51-45	54	8	osada	III okres wczesnego średniowiecza	
7	Milżyn gm. Lubraniec	51-45	55	9	śląd osadnictwa	III okres wczesnego średniowiecza	
8	Sułkowo gm. Lubraniec	51-45	79	15	śląd osadnictwa	III okres wczesnego średniowiecza	
9	Milżyn gm. Lubraniec	51-45	61	16	śląd osadnictwa śląd osadnictwa	okres rzymski XV - XVI w.	k. przeworska
10	Milżyn gm. Lubraniec	51-45	62	17	osada osada	III okres wczesnego średniowiecza polska XV w.	
11	Siemnowek gm. Lubraniec	51-45	72	1	śląd osadnictwa	III okres wczesnego średniowiecza	
12	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	117	09	punkt osadniczy, śląd osadnictwa	neolit nowożytność	k. pucharów lejkowatych
13	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	118	10	śląd osadnictwa punkt osadniczy	średniowiecze późne nowożytność	
14	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	119	11	punkt osadniczy śląd osadnictwa	średniowiecze późne nowożytność	
15	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	120	12	śląd osadnictwa, śląd osadnictwa	epoka brązu, nowożytność	k. lużycka
16	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	116	08	punkt osadniczy	nowożytność	
17	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	124	16	śląd osadnictwa	brązu epoka	k. lużycka?
18	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	123	15	punkt osadniczy, punkt osadniczy, śląd osadnictwa	neolit epoka brązu nowożytność	k. pucharów lejkowatych k. lużycka
19	Skaszyn gm. Lubraniec	52-45	122	14	punkt osadniczy, śląd osadnictwa	epoka brązu nowożytność	k. lużycka
20	Augustynowo gm. Izbica Kujawska	52-45	009	09	śląd osadnictwa śląd osadnictwa	neolit, neolit schyłkowy	k. pucharów lejkowatych, k. ceramiki sznurowej?
21	Augustynowo gm. Izbica Kujawska	52-45	008	08	śląd osadnictwa punkt osadniczy	neolit schyłkowy, nowożytność	
22	Augustynowo gm. Izbica Kujawska	52-45	010	10	punkt osadniczy, śląd osadnictwa	nowożytność	
23	Augustynowo gm. Izbica Kujawska	52-45	004	04	punkt osadniczy, śląd osadnictwa	neolit, neolit późny	k. pucharów lejkowatych, k. amfor kulistych
24	Izbica Kujawska	52-45	012	02	śląd osadnictwa, punkt osadniczy	epoka kamienia, nowożytność	
25	Izbica Kujawska	52-45	016	06	śląd osadnictwa punkt osadniczy, punkt osadniczy, śląd osadnictwa	neolit schyłkowy, epoka brązu, rzymski okres, średniowiecze wczesne	k. lużycka, k. przeworska
26	Świętosławice gm. Izbica Kujawska	53-45	3	2	osada	XIII-XV w.	

ZAŁĄCZNIK NR 2

WYKAZ NIERUCHOMYCH ZABYTEKÓW
- W REJONIE PLANOWANEJ PRZEBUDOWY WRAZ Z ROZBUDOWĄ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
NR 270 BRZEŚĆ KUJAWSKI – IZBICA KUJAWSKA - KOŁO

1. Brześć Kujawski – miasto

Lp.	Obiekt	Adres	Czas powstania	Rejestr zabytków / ewidencja zabytków
	zespół klasztorny OO. Dominikanów :			
1.	kościół klasztorny dominikanów pw. św. Michała Archanioła, ob. filialny	Kołatąja 1	XIV w. 3 ćw.	1927. 04. 29 – A/458
2.	dzielnica Starego Miasta		XIV w., 1 poł. XIX w.	1957. 09. 30 – A/1559
3.	układ urbanistyczny		XIV w., XIX	ewidencja zabytków
4.	murów miejskich pozostałości		XIV w. 1 poł.	ewidencja zabytków
5.	dom	Dubois 2	XX w. 20 l.	ewidencja zabytków
6.	dom	Dubois 4	XIX w. 2 poł.	ewidencja zabytków
7.	dom	Dubois 5	XIX w. 2 ćw.	ewidencja zabytków
8.	dom	Dubois 8	XIX w. 2 ćw.	ewidencja zabytków
9.	pozostałości zamku królewskiego, więzienie pruskie ob., poczta	Dubois 10	XIV w, przebudowane i rozbudowane XIX w. poł.	ewidencja zabytków
10.	dom	Dubois 17	1910 po	ewidencja zabytków
11.	dom	Głowackiego 4	XX w. pocz.	ewidencja zabytków
12.	dom	Głowackiego 10 (d. nr 6)	XX w. pocz.	ewidencja zabytków
13.	dom	Głowackiego 12	XX w. pocz.	ewidencja zabytków
14.	dom	Głowackiego 26	XX w. pocz.	ewidencja zabytków
15.	dom	Głowackiego 27 (d. nr 23)	XX w. pocz.	ewidencja zabytków
16.	dom	Kolejowa 2	XIX w. 2 ćw.	ewidencja zabytków
17.	ratusz i teren w granicach działki nr 100	pl. Łokietka 1	1824	1988. 03. 8 – A/681
18.	zajazd, ob. dom mieszkalny	pl. Łokietka 2	XIX w. pocz.	ewidencja zabytków
19.	dom	pl. Łokietka 17	XIX w. poł.	ewidencja zabytków
20.	dom	pl. Łokietka 18	XIX w. poł.	ewidencja zabytków
21.	dom	pl. Łokietka 19	1918 po	ewidencja zabytków
22.	dom	Narutowicza 1	XIX w. 1 ćw.	ewidencja zabytków
23.	dom	Narutowicza 3/ Widok 2	XIX w. poł.	ewidencja zabytków
24.	dom	Narutowicza 5	XIX w. 1 ćw.	ewidencja zabytków
25.	zajazd, ob. dom	Narutowicza 6 (d. nr 6/8/10)	XIX w. poł.	ewidencja zabytków
26.	dom	Narutowicza 7	XX w. poł.	ewidencja zabytków
27.	dom	Narutowicza 9	XIX w. 1 ćw.	ewidencja zabytków
28.	dom	Narutowicza 11	XIX w. poł.	ewidencja zabytków
29.	dom	Narutowicza 12	XIX w. 2 poł.	ewidencja zabytków
30.	dom	Narutowicza 13	XIX w. 3 ćw.	ewidencja zabytków
31.	dom	Narutowicza 14	XIX w. 3 ćw.	ewidencja zabytków
32.	dom, ob. Miejskie Centrum Kultury	Narutowicza 15	XIX w. k.	ewidencja zabytków
33.	dom	Narutowicza 17	XIX w. 1 ćw.	ewidencja zabytków

2. Brześć Kujawski – gmina

Lp.	Miejscowość	Obiekt	Czas powstania	Rejestr zabytków / ewidencja zabytków
1.	Rzadka Wola Parcele	kapliczka przydrożna	1. 20-te XX w., remont 2010	ewidencja zabytków
2.	Rzadka Wola	krzyż przydrożny metalowy na głazie kamiennym	1896	ewidencja zabytków

3. Lubraniec – gmina

Lp.	Miejscowość	Obiekt	Czas powstania	Rejestr zabytków / ewidencja zabytków
1.	Bielawy	kapliczka przydrożna	I. 20-te XX w., remont 2012	ewidencja zabytków
2.	Milzynek	kapliczka przydrożna z figurką MB	1941	ewidencja zabytków
3.	Skaszyn	krzyż przydrożny	2 poł. XX w.	ewidencja zabytków
4.	Skaszyn	kapliczka przydrożna	po 1946, remont po 2000	ewidencja zabytków
5.	Skaszyn	figura przydrożna	I poł. XX w.	ewidencja zabytków
6.	Skaszyn	krzyż przydrożny	2 poł. XX w.	ewidencja zabytków

4. Izbica Kujawska – miasto

Lp.	Miejscowość	Obiekt	Czas powstania	Rejestr zabytków / ewidencja zabytków
1.	Izbica Kujawska	<u>zespół kościoła parafialnego</u> ; kościół parafialny rzymskokatolicki pw. Wniebowzięcia NMP	XV w.	1953. 01. 17-A/444
2.		brama i ogrodzenie	1900 ok.	
3.		dzwonnica	1900 ok.	
4.		starodrzew		
5.	Izbica Kujawska	plebania, ul. Toruńska 2	k. XIX w.	ewidencja zabytków
6.	Izbica Kujawska	budynek gospodarczy przy plebanii	ok. 1900	ewidencja zabytków
7.	Izbica Kujawska	d. młyn, ob. magazyn, ul. Kolska 18	ok. 1900	ewidencja zabytków
8.	Izbica Kujawska	dom, ul. Kolska 22	I. 20-te XX w.	ewidencja zabytków
9.	Izbica Kujawska	budynek usługowy z warsztatem, ul. Kolska 22	I. 20-te XX w.	ewidencja zabytków
10.	Izbica Kujawska	dom, ul. Kolska 37	I. 30-te XX w.	ewidencja zabytków
11.	Izbica Kujawska	kapliczka przydrożna, ul. Kolska/Zielona	I. 20-te XX w.	ewidencja zabytków
12.	Izbica Kujawska	dom, ul. Zielna 2	I. 20-te XX w.	ewidencja zabytków
13.	Izbica Kujawska	historyczny układ urbanistyczny	XIX w.	ewidencja zabytków
14.	Izbica Kujawska	Kujawska Kolej Dojazdowa, zwana też Kujawską koleją Wąskotorową – m.in. dz. 683 – obręb m. Izbica Kujawska		postępowanie w sprawie wpisania do rejestru zabytków

5. Izbica Kujawska – gmina

Lp.	Miejscowość	Obiekt	Czas powstania	Rejestr zabytków / ewidencja zabytków
1.	Świętosławice	kapliczka przydrożna	I. 30-te XX w.	ewidencja zabytków