
Zawartość opracowania:

I. Część opisowa

- Charakterystyka inwestycji
- Analiza powiązań drogi z innymi drogami publicznymi
- Określenie zmian w infrastrukturze zagospodarowania terenu

II. Opinie właściwych organów

III. Część rysunkowa

- Plan orientacyjny
- Mapa w skali 1:500 z proponowanym przebiegiem drogi z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu
- Mapy zawierające projekty podziału nieruchomości (oddzielny karton)
- Mapy do celów projektowych (oddzielny karton)
- Projekty budowlane (oddzielne kartony)



I. CZĘŚĆ OPISOWA

Charakterystyka inwestycji

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi gminnej, obwodnicy m. Września, łączącej drogę krajową nr 92 z drogą powiatową nr 2162P (ul. Powidzka) na odcinku od km 0+142 do km 0+175 i od km 0+629 do km 1+029 polegająca na budowie dodatkowych jezdni.

W ramach tego opracowania projektuje się rozbudowę zjazdów, budowę dodatkowych jezdni oraz przebudowę i budowę obiektów inżynierskich (przepustów), budowę poboczy z kruszywa, a także przebudowę i zabezpieczenie wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi oraz rozbudowę sieci drenarskiej i budowę kanału technologicznego, a także budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Projektowana rozbudowa drogi gminnej (obwodnicy) polepszy warunki komunikacyjne, usprawni ruch oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu dla jej użytkowników. Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach przeznaczonych pod komunikację oraz po działkach prywatnych. Zlokalizowana została na terenie gminy Września, w powiecie wrzesińskim, na terenie województwa wielkopolskiego.

2. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na zlecenie Gminy Września zgodnie z umową nr WIK.ZP.272.4.8.2020 z dnia 13.02.2020r.

Dokumentację opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz. U. 2016, poz. 124/, ze zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego /Dz. U. Nr 120 z 2003r., poz. 1133/,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego z dnia 2 września 2004 r. (Dz.U.2013, poz. 1129) ze zmianami,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych /Dz. U. 2018, poz. 1474/,
- Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. 2020, poz. 283/,
- Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz.U. Nr 62, poz. 627), tekst jednolity z dnia 19 lipca 2019r. (Dz.U. 2019, poz. 1396) ze zmianami,
- Ustawa Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. Nr 115, poz. 1229), tekst jednolity z dnia 11 maja 2017 r. (Dz.U. 2017, poz. 1121) ze zmianami,
- Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. Nr 89, poz. 414), tekst jednolity z dnia 21 maja 2019 r. (Dz.U. 2019, poz. 1186) ze zmianami,
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- Normatywy, wytyczne, ustawy i zarządzenia obowiązujące w budownictwie,
- Plan orientacyjny oraz podkłady sytuacyjno – wysokościowe,
- Mapa zasadnicza,
- Wizja w terenie i pomiary terenowe,



Analiza powiązań drogi z innymi drogami publicznymi

Rozwiązania projektowe powiązania z innymi drogami publicznymi:

Lp	Km	Strona	Nazwa projektowanej drogi/zjazdu	Powiązanie z drogą publiczną	Typ projektowanego powiązania	Proj. nawierzchnia drogi
1	0+000	prawa	zjazd 1	droga gminna - Obwodnica Wrześni	Wjazd/Wyjazd	kruszywo (poza pasem drogowym obwodnicy)
2	0+000	Lewa/ prawa	dodatkowa jezdnia 1/ dodatkowa jezdnia 2	droga gminna - Obwodnica Wrześni	Wjazd/Wyjazd	kruszywo (poza pasem drogowym obwodnicy)

Określenie zmian w infrastrukturze zagospodarowania terenu

1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na terenie Gminy Września, we wschodniej części miasta. Teren pod projektowaną inwestycję stanowią zarówno działki stanowiące pasy dróg powiatowych i gminnych, a także działki prywatne.

1.1 Teren

Istniejący stan zagospodarowania stanowi teren budowy wschodniej obwodnicy Wrześni. Jezdnia drogi gminnej (obwodnicy) została zaprojektowana jako dwupasowa, lub trzypasowa o szerokości 7,0-10,5m wraz z obustronnymi opaskami o szerokości 0,5m oraz obustronnym poboczem gruntowym o szerokości 1,0 – 1,3m. Istniejące parametry drogi gminnej w planie i przekroju podłużnym przewidziano dla klasy GP.

Ponadto teren pod projektowany zjazd oraz dodatkowe jezdnie stanowią głównie działki prywatne znajdujące się w użytkowaniu rolniczym, przewidziane w miejscowym planie zagospodarowania terenu zabudowy produkcyjno - usługowej.

1.2 Sieć drogowa

W ciągu projektowanej inwestycji zlokalizowano następujące drogi:

- Droga gminna (wschodnia obwodnica Wrześni) – w trakcie budowy

1.3 Rzeki i cieki

Na terenie planowanej inwestycji znajdują się następujące cieki wodne:

- Rów melioracji szczegółowej G-1,
- Rów melioracji szczegółowej G-3.

1.4 Urządzenia towarzyszące

Na terenach tych zlokalizowane są następujące urządzenia towarzyszące:

- Sieć kanalizacyjna (drenaż),
- Sieć energetyczna.

1.5 Obiekty inżynierskie

Na terenie planowanej inwestycji znajdują się istniejące przepusty:



- W km 0+168 obwodnicy – w trakcie budowy,
- W km 0+780 obwodnicy – w trakcie budowy.

2. Projektowane zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja obejmuje:

- rozbudowę zjazdu w km 0+150 obwodnicy,
- budowę dodatkowych jezdni na odcinku od km 0+629 do km 1+029 obwodnicy,
- budowę poboczy z kruszywa,
- budowę obiektów inżynierskich (przepustów),
- przebudowę lub zabezpieczenie wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi,
- budowę kanału technologicznego,
- rozbudowę sieci drenarskiej,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

W związku z planowanym zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania terenu obszarem produkcyjno - usługowym, w ciągu całego opracowania przyjęto teren zabudowy.

2.1. Podstawowe dane techniczne

Przyjęte parametry projektowe dodatkowych jezdni

• Klasa techniczna drogi	L
• Nośność nawierzchni	115 kN/oś
• Prędkość projektowa na terenie zabudowy	Vp = 30 km/h
• Ilość pasów ruchu	1 pas ruchu
• Szerokość pasa ruchu	3,5-5,0m
• Szerokość mijanki	5,0m
• Długość mijanki	25m
• Szerokość pobocza z kruszywa	0,75 - 1,80m
• Pochylenie poprzeczne na prostej	3%
• Długość rozbudowywanego odcinka	ok. 0,590 km.

2.2. Rozwiązania sytuacyjne

W km około 0+150 obwodnicy przewiduje się rozbudowę zjazdu, w celu zapewnienia dojazdu do działki nr 860/19. W związku z projektowanym zjazdem przewiduje się również budowę przepustu nad rowem melioracji szczegółowej G-1 oraz budowę obustronnych barier ochronnych zabezpieczających ruch pojazdów.

W km około 0+743 przewiduje się włączenie dodatkowych jezdni do obwodnicy. Na końcach dodatkowych jezdni przewiduje się place do zawracania dla pojazdów osobowych, natomiast w ciągu dodatkowej jezdni nr 1 przewidziano mijankę o długości 25m. W km około 0+780 obwodnicy przewiduje się budowę przepustów pod projektowanymi dodatkowymi jezdniami, wraz z zabezpieczeniem ruchu pojazdów barierami ochronnymi. Dodatkowe jezdnie zaprojektowano jako drogi jednopasowe ograniczone obustronnymi poboczami z kruszywa.



2.3. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę dodatkowych jezdni zaprojektowano w dowiązaniu do istniejącego terenu, lub w niewielkim nasypie, a także w dowiązaniu do rozwiązań wysokościowych przewidzianych w projekcie obwodnicy Wrześni.

Na załamaniach nie przekraczających różnicy 1% zaprojektowano załomy bez wyokrąglania łukiem pionowym.

2.4. Odwodnienie inwestycji

Odwodnienie projektowanych dróg odbywać się będzie poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących rowów drogowych oraz na przyległy teren, a także poprzez zastosowanie nawierzchni z kruszywa, umożliwiającej odprowadzenie wody w podłoże.

2.5. Urządzenia towarzyszące

Rozbudowa drogi spowoduje konieczność budowy, przebudowy oraz zabezpieczenia urządzeń infrastruktury technicznej. W ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę sieci drenarskiej oraz budowę kanału technologicznego.

2.5.1. Budowa kanału technologicznego

W terenach zielonych i pod chodnikami projektuje się budowę kanalizacji kablowej (KTu) z jednej rury HDPE110/6,3, trzech rur HDPE40/3,7 oraz pakietu mikrorurek HDPE 10/8.

Pod zjazdami i ulicami projektuje się budowę kanalizacji kablowej (KTp) z jednej rury HDPE110/6,3, jednej rury HDPE125/7,1, trzech rur HDPE40/3,7 oraz pakietu mikrorurek HDPE 10/8. W tym przypadku rury HDPE40/3,7 oraz HDPE 10/8 należy ułożyć w rurze HDPE125/7,1.

Kanalizację kablową w chodnikach i na terenach zielonych ułożyć na głębokości min. 0.8m a pod jezdniami na głębokości min. 1,0m, licząc od górnej powierzchni rury.

Kanalizację kablową należy układać prostoliniowo, a w przypadkach, gdzie jest to możliwe do wykonania, można wykonać załomy w postaci łuku o minimalnym promieniu gięcia 20m.

Do połączenia odcinków rurociągu kablowego muszą zostać użyte złączki zapewniające wodoszczelność.

Rury osłonowe należy zabezpieczyć przed wnikaniem wilgoci pianką poliuretanową.

Przed wprowadzeniem do wykopu rury opto i pakiet mikro wiązać razem ze sobą w pęczek, opaską kablową samozaciskową w odstępie co ok. 3,0m

Rury osłonowe 110 wprowadzane do studni kończyć równo ze ścianką wewnętrzną, natomiast rury RHDPE 40/3,7 i pakiet mikro zachować w całości (bez cięcia). Wyłożyć je łagodnym łukiem wzdłuż ścianki bocznej studni jednocześnie kierując w górę pod strop. Przy budowie zaleca się zachowanie jednakowego usytuowania wjazdu studni prefabrykowanej w odniesieniu do osi drogi tak aby wyłożenie rur opto i mikro kierować w stronę granicy pasa drogowego. Przypadające w studniach przelotowych końce połączyć ze sobą złączką 40 aby ciągłość rur podtrzymać.

Górną warstwę kanalizacji kablowej należy przysypać piaskiem do grubości 20cm. Następnie należy zasypywać wykop warstwami co 20cm (można użyć przesianej ziemi) i ubijać ubijakiem mechanicznym.

W połowie głębokości wykopu powinna zostać ułożona taśma ostrzegawcza z napisem „UWAGA! KABEL TELEKOMUNIKACYJNY”



Należy stosować studnie typu SKR-2 wykonane z betonu zwykłego klasy co najmniej C25/30 dla klasy obciążalności A-15 do produkcji zwieńczeń oraz klasy co najmniej C30/37 do produkcji korpusów studni kablowych. Na pokrywie studni umieścić na trwałe logo właściciela kanału technologicznego.

Pokrywy studni kablowych wyposażyć w urządzenie uniemożliwiające dostęp do wnętrza studni osobom nieuprawnionym np. zamki lub kłódki odporne na korozję i czynniki atmosferyczne.

Studnie wyposażyć w uchwyty kablowe dwutorowe.

2.5.2. Budowa sieci drenarskiej

Opaskę drenarską wzdłuż projektowanych dróg zlokalizowaną według planu sytuacyjnego należy wykonać z rur drenarskich o pełnej perforacji PVC-U klasy S o średnicy Dz 110 mm. Ze względu na brak danych, dokładną lokalizację i podłączenie istniejących ciągów drenarskich należy wykonać w trakcie wykonywania robót ziemnych. W miejscach pokazanych na planie sytuacyjnym należy wykonać studzienki drenarskie o średnicy DN 400 mm z tworzywa sztucznego z osadnikiem 0.50 m.

Rury drenarskie powinny być układane na wyrównanej warstwie bez kamieni o grubości około 50 mm. Rura winna być obsypana materiałem o maksymalnej średnicy zastępczej Ø32 mm. Podsypkę i obsypkę należy układać równomiernie z obu stron przewodu i zagęścić niezwłocznie po wbudowaniu w taki sposób, aby nie spowodować odkształcenia rur. Zagęszczenie tych warstw oraz zasypki wstępnej do wysokości 30 cm ponad wierzch przewodu, ale nie mniej niż 3/4 jego średnicy, powinno przebiegać ręcznie (warstwami nie grubszymi niż 15cm) lub lekkim sprzętem (warstwami do 30cm grubości) - niedopuszczalne jest stosowanie sprzętu ciężkiego. Zagęszczenie nie może być mniejsze niż 85% zmodyfikowanej próby Proctor'a. Warstwa podsypki dolnej o grubości 5cm układana bezpośrednio pod przewodem nie powinna być zagęszczana bardziej niż do stanu średniego zagęszczenia. Zostanie ona dogęszczona podczas zagęszczania kolejnych warstw konstrukcyjnych w strefie ułożenia przewodu i pozwoli na jego elastyczne ułożenie. Zagęszczona podsypka górna powinna być ułożona warstwami do wysokości połowy przewodu. Wykonanie obsypki można rozpocząć po zakończeniu układania i zagęszczania podsypki górnej. Zasypkę należy wznosić równomiernie, a grunt należy zagęszczać niezwłocznie po wbudowaniu, warstwami, o grubości dostosowanej do posiadanego sprzętu i wilgotności zbliżonej do optymalnej w granicach $\pm 2\%$. Grubość warstw nie powinna przekraczać 15cm przy zagęszczaniu ręcznym lub 30cm przy mechanicznym. Niedopuszczalne jest układanie gruntów w stanie upłynnionym. Do zagęszczania warstw leżących do 1.0m powyżej wierzchu przewodu należy używać tylko sprzętu lekkiego, aby nie spowodować niezamierzonego odkształcenia przewodu. Po osiągnięciu właściwych parametrów zagęszczenia warstwy można przystąpić do układania kolejnej warstwy. Ocenę zagęszczenia dokonywać na podstawie wskaźnika zagęszczenia I_s .

Projektowany drenaż zostanie włączony w istniejącą studnię sieci drenarskiej.

2.6. Obiekty inżynierskie

Projektuje się budowę przepustu pod zjazdem oraz rozbudowę przepustów pod projektowanymi dodatkowymi jezdniami.

Lokalizacja obiektów

Projektowane obiekty inżynierskie zlokalizowane zostały w niżej wymienionych kilometrach projektowanego układu drogowego:



- Przepust P-1a w km 0+044,47 projektowanego zjazdu nr 1 – przekrój kołowy Ø120cm
- Przepust P-2a w km 0+085,30 proj. dodatkowej jezdni 2a – przekrój kołowy Ø100cm
- Przepust P-2b w km 0+146,05 proj. dodatkowej jezdni 1b – przekrój kołowy Ø100cm

Ogólna charakterystyka

Dla przeprowadzenia wód prowadzonych rowami melioracyjnymi o numerach G-1 i G-3 pod projektowanym zjazdem oraz dodatkowymi jezdniami zaprojektowano nowe przepusty jednootworowe. Łącznie zaprojektowano 3 obiekty o konstrukcji z rury strukturalnej, spiralnie karbowanej, wykonanej z polietylenu wysokiej gęstości (HDPE), o przekroju kołowym, średnicy wewnętrznej 1000-1200mm i sztywności obwodowej SN8 kN/m². Zakłada się współpracę konstrukcji z otaczającą zasypką gruntową.

Końce rur przepustów z HDPE zaprojektowano jako ścięte z pochyleniem dostosowanym do pochylenia skarp.

Charakterystyka techniczna

Podstawowe parametry techniczne projektowanych przepustów o przekroju kołowym:

Typ konstrukcji	przepust kołowy	
Materiał konstrukcyjny przewodów	HDPE	
Liczba otworów / przekrój	1	Ø100 cm / Ø120 cm
Umocnienie skarp / dna przy wlocie / wylocie	kostka kamienna na warstwie podbetonu	

Charakterystyka geometryczna

Podstawowe parametry geometryczne projektowanych przepustów:

Nazwa obiektu	Kilometr proj. (km globalny)	Kąt skrzyż. [°]	Średnica [mm]	Długość przewodu [m]	Rzędna wlotu [m n.p.m.]	Rzędna wylotu [m n.p.m.]	Spadek podłużny [%]
P-1a	0+044,47	87	Ø 1200	14,85	101,90	101,75	0,5
P-2a	0+085,30	88	Ø 1000	14,45	102,52	102,45	0,5
P-2b	0+146,05	90	Ø 1000	15,15	102,35	102,28	0,5

2.7. Plan wycinki drzew i krzewów

W ramach budowy drogi przewiduje się wycinkę drzew i krzewów. Wykonana została inwentaryzacja drzew i krzewów kolidujących z projektowaną inwestycją. Inwentaryzację przeprowadzono we wrześniu 2020 r. Objęto nią część drzew i krzewów, które znajdują się na terenie projektowanej inwestycji oraz w jej najbliższym otoczeniu. Zinwentaryzowane drzewa i krzewy pochodzą głównie z nasadzeń ulicznych, ogrodowych oraz z samosiewu. Przeważa roślinność wysoka, w której dominują gatunki drzew i krzewów liściastych.



Inwentaryzacja w terenie polegała na określeniu gatunku drzew i dokonaniu pomiaru obwodu pnia na wysokości 130 cm (z dokładnością do 1 cm). W przypadku występowania krzewów ustalono powierzchnię na jakiej one występują.

Do wycinki przewidziano **21 pni drzew** oraz **300 m² krzewów**.

Istniejące drzewa, które nie będą wycinane należy odpowiednio zabezpieczyć.

Zestawienie drzew i krzewów

Nr invent	Gatunek		Ilość drzew	Ilość pni drzew	Średnica drzew	Obwód pni drzew	Powierzchnia krzewów	Uwagi
			szt.	szt.	cm	cm	m2	
1	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	16	50		do wycinki
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	22	69		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	18	57		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	27	85		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	22	69		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	23	72		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	21	66		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	22	69		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	21	66		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	17	53		
2	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	21	66		do wycinki
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	18	57		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	19	60		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	16	50		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	21	66		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	22	69		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	22	69		
	olsza czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	1	1	19	60		
	głóg	<i>Crataegus</i>					100	
	jabłoń	<i>Malus</i>						
3	topola	<i>Populus</i>	1	1	73	229		do wycinki
4	topola	<i>Populus</i>	1	1	50	157		do wycinki
5	topola	<i>Populus</i>	1	1	65	204		do wycinki
6	głóg	<i>Crataegus</i>					200	do wycinki
	śliwa tarnina	<i>Prunus spinosa</i>						
OGÓŁEM DRZEW/KRZEWÓW ZINWENTARYZOWANO			21	21			300	
DRZEW/KRZEWÓW DO WYCINKI			21	21			300	

2.8. Zajęcie terenu

Projektowana budowa zjazdu oraz dodatkowych jezdni odbędzie się będzie na terenach prywatnych oraz w istniejących pasach drogowych. Dla działek zajmowanych pod budowę drogi wykonane zostaną projekty podziałów, które zatwierdzone zostaną decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.



2.9. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko

Rozbudowa drogi znacznie polepszy warunki komunikacyjne w obrębie obwodnicy jednocześnie zwiększając bezpieczeństwo jej użytkowników. Odwodnienie odbywać będzie się za pomocą istniejących rowów drogowych, a także poprzez zastosowanie nawierzchni z kruszywa, umożliwiającej odprowadzenie wody w podłoże.

Rozbudowa drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz życie mieszkańców miasta.

Inwestycja polega na budowie i rozbudowie odcinka drogi o długości ok. 0,59km. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. nr 213 poz. 1397 z późn. zm.) inwestycja ta nie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, nie wymagając oceny oddziaływania na środowisko.



II. Opinie właściwych organów

Spis opinii:

1. Opinia Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 15.10.2020r., postanowienie nr 190/20,
2. Opinia Zarządu Powiatu Wrzesińskiego z dnia 12.10.2020r., pismo nr WB.673.6..2020,
3. Opinia Burmistrza Miasta i Gminy Września z dnia 12.10.2020r., pismo nr WIK.RK.7021.3.160.2020,

Ustosunkowanie się do uwag zawartych w opiniach:

Opinia Zarządu Województwa Wielkopolskiego.

1. Rozwiązania przedmiotowej inwestycji spełniają wymagania przepisów technicznych w odniesieniu do obwodnicy Wrześni (klasa GP).
2. Rozwiązania przedmiotowej inwestycji uwzględniają jej usytuowanie w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Odwodnienie będzie się odbywało grawitacyjne do rowów drogowych, które są elementem obwodnicy.

Opinia Zarządu Powiatu Wrzesińskiego.

1. Skorygowano analizę powiązań projektowanych dróg z innymi drogami publicznymi.





Poznań, dnia 15 października 2020 r.

**ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

DI-IV. 8012. 190. 2020

Postanowienie nr 190/20

Na podstawie art. 11b ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1363), art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.) **po rozpatrzeniu wniosku** Pana Marcina Matysika z firmy SMP Projektanci sp. z o.o., sp. k. z siedzibą w Poznaniu **z dnia 01.10.2020 r. (wpłynął do UMWW 05.10.2020 r.)** nr SMP/464/2020/1593/MN, występującego z upoważnienia **Burmistrza Miasta i Gminy Września w sprawie uzyskania opinii Zarządu Województwa Wielkopolskiego do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, polegającej na rozbudowie drogi gminnej, obwodnicy m. Września w gminie Września, łączącej drogę krajową nr 92 z drogą powiatową nr 2162P (ul. Powidzką) na odcinku od km 0+142 do km 0+175 i od km 0+629 do km 1+029 w zakresie budowy dodatkowych jezdni,**

Zarząd Województwa Wielkopolskiego

w składzie:

Marek Woźniak
Wojciech Jankowiak
Krzysztof Grabowski
Paulina Stochniałek
Jacek Bogusławski

postanawia

zaopiniować przedmiotową inwestycję pozytywnie w zakresie zadań i programów określonych w art. 39 ust. 3, 4 i 5 oraz w art. 48 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 293 ze zm.), ujętych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, zatwierdzonym Uchwałą nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2019 r., poz. 4021) **z zastrzeżeniem że:**

- rozwiązania przedmiotowej inwestycji winny uwzględniać wymagania przepisów technicznych, wynikających z ustalonej dla przedmiotowej obwodnicy m. Września klasy technicznej głównej ruchu przyspieszonego (GP), w tym w szczególności przepisów § 8a i § 9 ust.1 pkt.3 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.),

oraz z uwagą, że:

- projektowanie i realizacja przedmiotowej inwestycji winny uwzględniać ochronę wód Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP nr 143 Subzbiornik Inowrocław–Gniezno), wrażliwych na zanieczyszczenie, w granicach którego jest zlokalizowana.

Uzasadnienie

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie koliduje z ww. zadaniami i programami ujętymi w obowiązującym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego o ile zostanie uwzględnione powyższe zastrzeżenie i rozpatrzona ww. uwaga. Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

verte



Rozbudowa drogi gminnej, obwodnicy m. Września, łączącej drogę krajową nr 92 z drogą powiatową nr 2162P (ul. Powidzka) na odcinku od km 0+142 do km 0+175 i od km 0+629 do km 1+029 polegająca na budowie dodatkowych jezdni.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie służy Stronie zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu za pośrednictwem Zarządu Województwa Wielkopolskiego (adres dla korespondencji: Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań) w terminie 7 dni od daty jego doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Marcin Matysik
SMP Projektanci sp. z o.o., sp. k.
60-101 Poznań, ul. Głuchowska 1
2. Burmistrz Miasta i Gminy Września
62-300 Września, ul. Ratuszowa 1
3. a/a

ps/ps

z Urzędu Marszałkowskiego Województwa
Województwa Wielkopolskiego
Wice Marszałek





ZARZĄD POWIATU
Wrzesińskiego

WB.673.6.2020

Września, 13 października 2020 r.

**Burmistrz Miasta i Gminy Września,
ul. Ratuszowa 1,
62-300 Września**

W związku z wnioskiem z dnia 1.10.2020 r. (data wpływu do kancelarii organu: 5 października 2020 r.) o wydanie opinii dotyczącej *rozbudowy drogi gminnej, obwodnicy m. Września, łączącej drogę krajową nr 92 z drogą powiatową nr 2162P (ul. Powidzka) na odcinku od km 0+142 do km 0+175 i od km 0+629 do km 1+029 polegającej na budowie dodatkowych jezdni*, Zarząd Powiatu Wrzesińskiego prosi o uzupełnienie wniosku w części przedstawiającej analizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi - art. 11d ust. 1 pkt 2 w związku z art. 11b ust. 1a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 z późn. zm.), w sytuacji gdy proponowane rozwiązanie nie przewiduje połączenia projektowanej drogi z innymi, oprócz obwodnicy, drogami publicznymi, nie przewiduje zjazdów a odcinki projektowanych dróg kończą się nawrotkami.

STAROSTA

Dłoniży Jaśniewicz

Otrzymują:

1. SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp.k., ul. Głuchowska 1, 60-101 Poznań
2. WB a/a

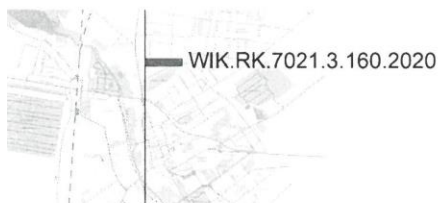
Starostwo Powiatowe we Wrześni
ul. Chopina 10, 62-300 Września
tel. 61 640 44 44, fax 61 640 20 51
www.wrzesnia.powiat.pl, starostwo@wrzesnia.powiat.pl



Rozbudowa drogi gminnej, obwodnicy m. Września, łączącej drogę krajową nr 92 z drogą powiatową nr 2162P (ul. Powidzka) na odcinku od km 0+142 do km 0+175 i od km 0+629 do km 1+029 polegająca na budowie dodatkowych jezdni.

Września, dnia 12 października 2020 r.

Burmistrz
Miasta i Gminy Września
ul. Ratuszowa 1, 62-300 Września



Burmistrz Miasta i Gminy Września
ul. Ratuszowa 1
62-300 Września

dot. ROZBUDOWY DROGI GMINNEJ, OBWODNICY MIASTA WRZEŚNIA, ŁĄCZĄCEJ DROGĘ KRAJOWĄ NR 92 Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 2162 P (UL. POWIDZKA) NA ODCINKU OD KM 0+142 DO KM 0+175 I OD KM 0+629 DO KM 1+029 POLEGAJĄCĄ NA BUDOWIE DODATKOWYCH JEZDNI

Burmistrz Miasta i Gminy Września stosownie do postanowień art.11 b ust.1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 z późn. zm) **opiniuje pozytywnie budowę w/w układu drogowego.**

z up. Burmistrza
Jan Krętoszyński
Naczelnik
Wydziału Inwestycyjno-Komunalnego

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta i Gminy Września
ul. Ratuszowa 1
62-300 Września
2. SMP PROJEKTANCI SP. Z O.O., SP. K.
UL. GLUCHOWSKA 1
60-101 POZNAŃ
3. WIK.RK.aa
4. WIK.RI.aa

URZĄD MIASTA I GMINY

ul. Ratuszowa 1, 62-300 Września, centrala (61) 640 40 40, sekretariat (61) 640 40 50, fax: (61) 640 40 44
e-mail: wrzesnia@wrzesnia.pl, www.wrzesnia.pl



Rozbudowa drogi gminnej, obwodnicy m. Września, łączącej drogę krajową nr 92 z drogą powiatową nr 2162P (ul. Powidzka) na odcinku od km 0+142 do km 0+175 i od km 0+629 do km 1+029 polegająca na budowie dodatkowych jezdni.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny (rys. 1) – skala 1:20000
2. Mapy przedstawiające przebieg drogi z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu – skala 1:500

