

8. PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Powiązanie projektowanej obwodnicy z innymi drogami publicznymi planuje się za pośrednictwem jednopoziomowych skrzyżowań drogowych, których lokalizacja oraz typ będą przedmiotem prowadzonych prac projektowych.

9. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Wzdłuż projektowanej obwodnicy nie przewiduje się ruchu pieszego i rowerowego. Wyjątki stanowiąc będą rejonów obiektów inżynierskich projektowanych przejazdów nad i pod drogą obwodnicą oraz dodatkowe jezdnie związane z obsługą ruchu lokalnego, które zostaną wyposażone w chodniki / ścieżki rowerowe umożliwiające obsługę ruchu pieszego oraz rowerowego.

10. OBSŁUGA TERENÓW SĄSIADUJĄCYCH Z OBWODNICĄ

Ze względu na parametry techniczne projektowanej obwodnicy (drogi krajowej), jej dostępność do terenów przyległych jest ograniczona. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych o niższej klasie technicznej w sposób bezpośredni lub poprzez dodatkowe jezdnie poprowadzone wzdłuż projektowanej obwodnicy.

11. OCHRONA ŚRODOWISKA

W dokumentacji projektowej zostanie ujęta budowa niezbędnych urządzeń ochrony środowiska w zakresie wynikającym z analiz wykonywanych na etapie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego.

W ramach działań minimalizujących oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko przewiduje się: budowę urządzeń podczyszczających wody opadowe, budowę przejść dla zwierząt oraz przepustów dla płazów, nasadzenia roślinne o charakterze osłonowym i izolacyjnym, budowę ogrodzeń ochronnych oraz budowę ekranów akustycznych.

12. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Integralną częścią STEŚ są działania informacyjne. Podczas organizowanych spotkań mieszkańcy będą mogli zapoznać się z zaprojektowanymi wariantami przebiegu obwodnicy wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego, jak również wyrazić w Ankietach opinie na temat preferencji dot. przebiegu drogi.

w Ankietach będzie można również zgłosić wnioski dotyczące proponowanych rozwiązań projektowych.

13. ODSZKODOWANIA ZA NIERUCHOMOŚCI ZAJĘTE POD PLANOWANĄ INWESTYCJĘ

Na mocy decyzji ZRID, gdy stanie się ona ostateczna, nieruchomości zajęte pod pas drogowy stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa. Dotychczasowym właścicielom przysługuje odszkodowanie za zajętą nieruchomość lub jej część. Postępowanie w sprawie wypłaty odszkodowania jest wszczynane przez Wojewodę z urzędu, co oznacza że, właściciele nieruchomości nie muszą czynić żadnych dodatkowych starań, aby odszkodowanie otrzymać. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje Wojewoda w oparciu o operat szacunkowy opracowany przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego, powołanego przez Wojewodę. Rzeczoznawca majątkowy będąc na oględzinach nieruchomości nie ma obowiązku informowania o tym Właściciela.

14. CEL SPOTKANIA

Zapoznanie społeczności lokalnej z zaprojektowanymi wariantami przebiegu obwodnicy.

Możliwość wyrażenia opinii na temat preferencji dot. przebiegu drogi i zgłoszenie uwag i wniosków przez społeczeństwo.



**Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe
z elementami koncepcji programowej
wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych
uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:
Budowa obwodnicy Kruszwicy**

Investor:

Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg
Krajowych i Autostrad
reprezentowany przez:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Bydgoszczy
ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz
Tel.: 52 323 45 00, Faks: 52 323 45 04
E-mail: sekretariat_byd@gddkia.gov.pl



Biuro projektowe:

Trakt sp. z o.o. sp. k.
40-159 Katowice, ul. Jesionowa 9a
Tel. +48 32 228 12 70, fax +48 32 220 70 04
E-mail: trakt@trakt.eu, www.trakt.eu



1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Opracowania projektowe dla Obwodnicy m. Kruszwicy w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 62.

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Omawiana obwodnica zlokalizowana jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie inowrocławskim, gminie Kruszwica.

3. STADIUM PRAC I LATA REALIZACJI PROJEKTU

W chwili obecnej trwa realizacja stadium projektu - Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantów proponowanej obwodnicy.

- do II kw. 2023 r. – prace nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STES) wraz z opracowaniem materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- III kw. 2023 r. - wybór wariantu preferowanego do DŚU – na etapie STES - Etap I;
- IV kw. 2024 r. - uzyskanie DŚU (wybór wariantu do realizacji);
- IV kw. 2024 r. - zakończenie etapu STES - Etap II.

Planowany termin realizacji inwestycji: 2025 - 2030 r.

4. CEL OPRACOWANIA PROJEKTOWEGO

Celem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) jest:

- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności ekonomicznej;
- uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów oraz ostateczne ustalenie typów i podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych;
- dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego;
- umożliwienie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU)

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej zakłada się korektę istniejącego układu drogowego, w tym lokalnej sieci dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy obwodnicy, wzdłuż jej przebiegu, projektowane są dodatkowe jezdnie, które w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi utworzą nowy układ komunikacyjny. Budowa dodatkowych jezdni zapewni pełną obsługę przyległych terenów.

5. SPODZIEWANE KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

- Usprawnienie ruchu drogowego na kierunku Strzelno - Brześć Kujawski oraz Inowrocław - Brześć Kujawski;
- Usprawnienie funkcjonowania ruchu w miejscowości Kruszwica;
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu projektowanej drogi krajowej,
- Poprawa przepustowości drogi, komfortu przejazdu oraz prędkości ruchu,
- Poprawa komfortu akustycznego w sąsiedztwie istniejącej DK62 ze względu na zmniejszenie na niej natężenia ruchu,
- Umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie projektowanej trasy obwodnicy.

6. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

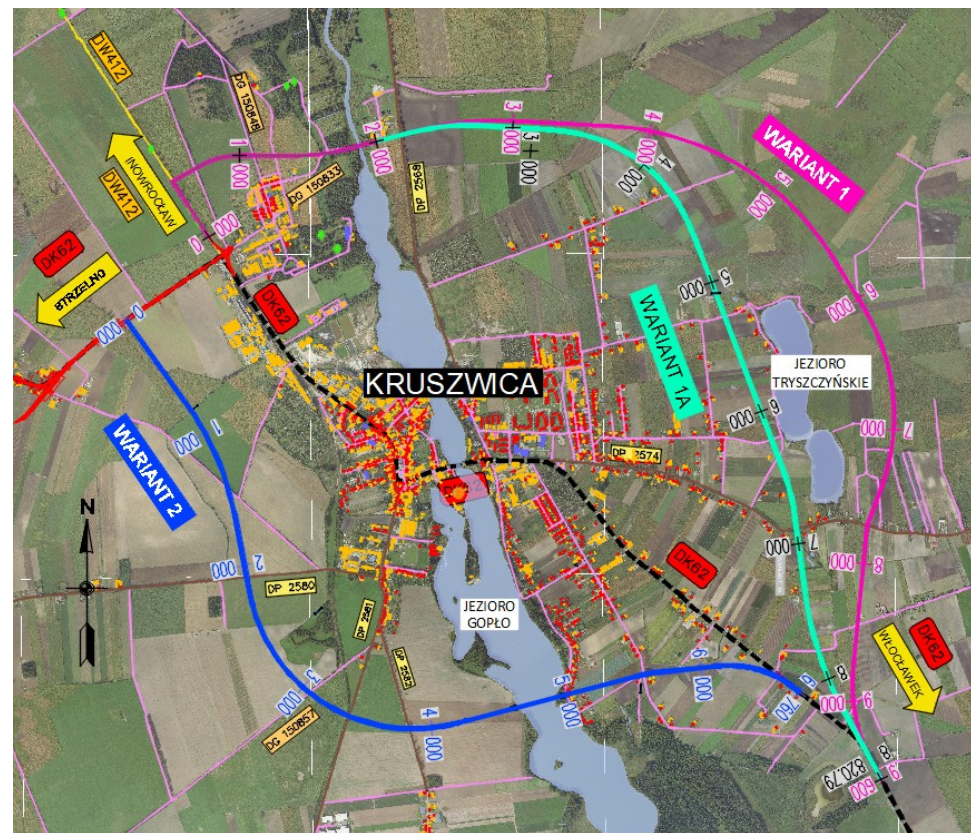
Początek przedmiotowej obwodnicy zlokalizowany jest w ciągu istniejącej drogi krajowej DK62 na wysokości m. Kobylniki po północno-zachodniej stronie miasta Kruszwica. Koniec łączy się z istniejącą DK62 - południowy wylot w kierunku Włocławka.

Zaprojektowano dwa zasadnicze przebiegi planowanej obwodnicy m. Kruszwica, zakładające prowadzenie trasy przez kanał rz. Noteć / jezioro Gopło po stronie północnej lub południowej m. Kruszwica. Dodatkowo dla wariantu „północnego” na wysokości jeziora Tryszczyńskiego wprowadzono dodatkowy podwariant (1A) - rozpatrując przeprowadzenie trasy zarówno po zachodniej jak i wschodniej stronie jeziora Tryszczyńskiego.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę odcinka drogi krajowej DK62;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad planowaną drogą krajową;
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, urządzenia podczyszczające, zbiorniki retencyjne, przepusty i inne;
- przebudowę istniejących dróg oraz budowę dodatkowych jezdni dla obsługi ruchu lokalnego – działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych poprzez dodatkowe jezdnie poprowadzone wzdłuż projektowanej obwodnicy;
- realizację rozwiązań wynikających z oceny oddziaływania na środowisko w tym: ekrany akustyczne, zieleń ochronna, przejścia dla zwierząt, ogrodzenie ochronne;
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, a także infrastruktury technicznej związanej z drogami.

ORIENTACYJNY PRZEBIEG WARIANTÓW OBWODNICY :



7. PARAMETRY TECHNICZNE OBWODNICY

- Klasa techniczna drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- Liczba jezdni: 1
- Przekrój jezdni: 1 x 2 pasy ruchu
- Szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,50m
- Prędkość projektowa: 70/80 km/h
- Prędkość miarodajna: 90/100 km/h
- Nośność: 115 kN/os
- Skrajnia pionowa: min. 5,00m