

## 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](mailto:trakt@trakt.eu), [www.trakt.eu](http://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

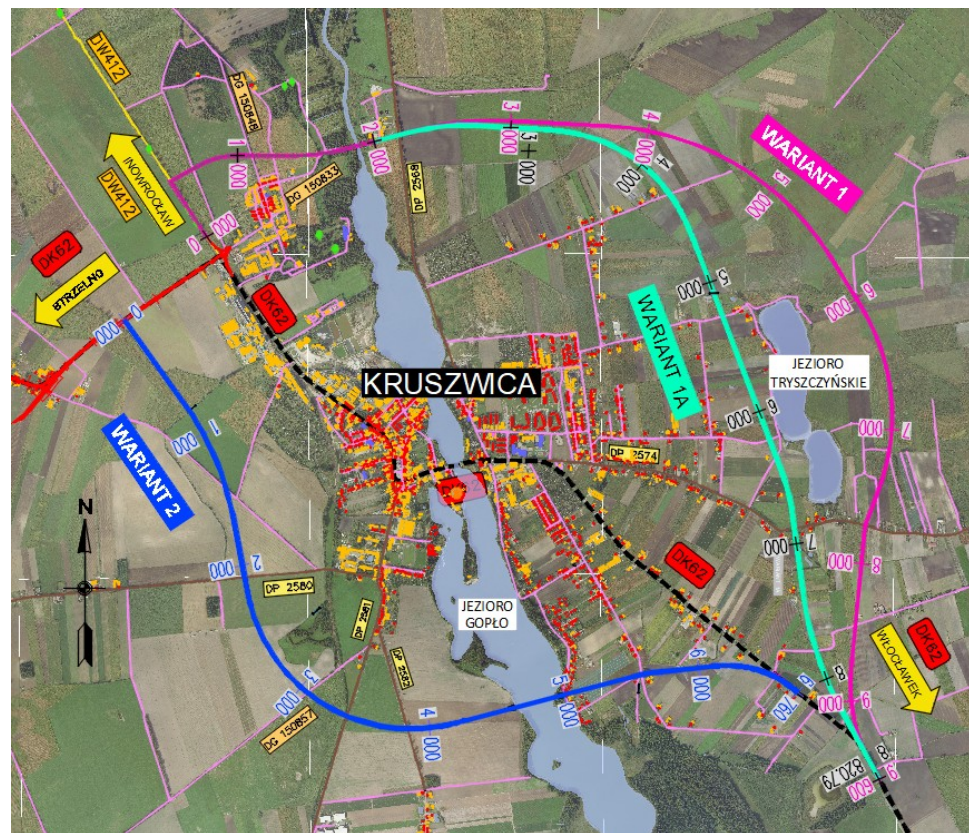
Początek przedmiotowej obwodnicy zlokalizowany jest w ciągu istniejącej drogi krajowej DK62 na wysokości m. Kobylniki po północno-zachodniej stronie miasta Kruszwica. Koniec łączy się z istniejącą DK62 - południowy wylot w kierunku Włocławka.

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